

# 目次

## 第1章 序論

はじめに	2
1.1. 研究の背景と目的	2
1.2. 先行研究	5
1.3. 研究の方法	7
1.3.1 アンケート調査	7
1.4. 研究の構成	11

## 第2章 コミュニティ・アイデンティティ

はじめに	14
2.1. コミュニティ・アイデンティティの概念	14
2.1.1. 国別コミュニティ・アイデンティティの事例	15
2.1.1.1. 日中韓3国間の包括的協力パートナーシップの強化に関する 共同宣言	17
2.1.2. 都市別コミュニティ・アイデンティティの事例	18
2.1.2.1. 2013年世界の都市総合ランキング	18
2.1.2.2. 2025世界主要120都市の未来競争力分析	19
2.2. 日本、韓国のコミュニティ・アイデンティティ	21
2.2.1. 福岡市、釜山市の基礎分析	21
2.2.1.1. 福岡市について	22
2.2.1.2. 釜山市について	23
2.2.1.3. 両都市が出席する国際会議	25
2.2.1.4. 福岡-釜山超広域経済圏形成による協力事業	27
2.2.1.5. 両都市の市民意識調査	31
2.2.2. 福岡-釜山の交流	37
2.2.2.1. 福岡-釜山超広域経済圏形成のための共同宣言文	37
2.2.2.2. 釜山-福岡超広域経済圏形成のための協力事業	38
2.2.2.3. アジアゲートウェイ	39
2.3. まとめ	40

## 第3章 サインコミュニケーション

はじめに	42
3.1. 公共サインデザイン	42
3.1.1. 目的	42

3.1.2. 構成要素	44
3.1.3. 種類と機能	46
3.1.4. サインコミュニケーションの機能	47
3.2. サインシステム	48
3.2.1. サインシステムの概要	48
3.2.2. 釜山市のサインシステム	48
3.2.3. 福岡市のサインシステム	52
3.3. まとめ	53

#### 4. 福岡-釜山におけるゲートサインデザイン提案のためのアンケート調査

はじめに	55
4.1. 第1回アンケート調査	55
4.1.1. 調査目的	55
4.1.2. 調査概要	55
4.1.3. 調査対象者の一般概要	55
4.1.4. 福岡と釜山のイメージ	58
4.1.5. 福岡と釜山のゲートイメージ	62
4.1.6. 福岡と釜山ゲート内のサインデザインに対する評価	64
4.1.7. 福岡と釜山ゲート内の案内システムに対する改善事項	68
4.1.7.1. 福岡と釜山の通行ゲート内のサインデザインの開発時の 優先順位	68
4.1.7.2. 福岡と釜山のゲート内において共用できるサインデザイン の必要性	71
4.1.7.3. 共用できるサインデザインを開発した際、福岡と 釜山発展への貢献度	72
4.1.7.4. ゲート内のサインデザイン開発に関する意見	72
4.1.8. 結果	73
4.2. 第2回アンケート調査	85
4.2.1. 調査目的	85
4.2.2. 調査概要	85
4.2.3. 調査対象者の一般概要	85
4.2.4. 2012 World Airport Awards 10 空港サインデザインの 好感度及び評価	87
4.2.5. 好感度及び総合評価	90
4.2.6. 国及び都市のアイデンティティ評価	91
4.2.7. 総合評価	92
4.2.8. ゲートサインデザインの役割及びデザイン観点からの評価	92

4.2.9. 総合評価	93
4.2.10. ゲートサインデザインにおいて最初に認知するもの	94
4.2.11. 総合評価	95
4.2.12. 訪問国と都市内でサインデザインが良いと思われる ゲート及びその理由	96
4.2.13. 福岡-釜山においてのゲートサインデザインの好感度及び評価	97
4.2.14. 結果	104
4.2.14.1. World Airports Awards 10 空港サインデザインイメージの 各項目交差分析結果	104
4.2.14.2. 福岡-釜山サインデザインイメージの各項目交差分析結果	111
4.3. 第3回アンケート調査	124
4.3.1. 調査目的	124
4.3.2. 調査概要	124
4.3.3. 調査内容	124
4.3.3.1. 矢印	124
4.3.3.2. タイポグラフィ	125
4.3.4. 結果	128
4.4. 第4回アンケート調査	131
4.4.1. 調査目的	131
4.4.2. 調査概要	131
4.4.3. 調査内容	132
4.4.3.1. タイポグラフィの好感度	132
4.4.3.2. ピクトグラム of 好感度	138
4.4.3.3. 色彩構成の好感度	141
4.4.3.4. レイアウトの好感度	143
4.4.3.5. 文字以外の形	145
4.4.4. 結果	146
4.4.4.1. タイポグラフィの好感度	146
4.4.4.2. ピクトグラム of 好感度	151
4.4.4.3. 色彩構成の好感度	152
4.4.4.4. レイアウトの好感度	155
4.4.4.5. 文字以外の形	157
<b>5. 考察</b>	
5.1. 研究の要約	159
5.2. 研究の成果	162
5.3. 今後の課題と展望	167

参考文献	169
付録	171
謝辞	229

# 第 1 章 序 論

## はじめに

本章は、研究の目的と研究全体の枠組みを示すことを目的としており、研究の背景と目的、先行研究、研究の方法、研究の構成について述べる。

### 1.1. 研究の背景と目的

近年、アメリカが主導する「環太平洋戦略的経済連携協定 (TPP)」とヨーロッパが主導するヨーロッパ連合 (EU) と肩を並べる「東アジア経済共同体」交渉が幕をあげた。日・韓・中の「自由貿易協定 (FTA)」と「東アジア地域包括的経済連携 (RCEP)」交渉開始の宣言が同時に行われる中で、東アジアの各国は経済統合のための本格的な交渉が始まると予想される。その中で、日・韓・中の FTA 交渉の妥結により、世界人口の 21.8% の約 15 億 2,170 万人、名目国内総生産 (GDP) は世界で 20.5% の約 14 兆 2,839 億ドル、また貿易規模は世界で 17.6% の 6 兆 3,990 億ドルにのぼり、FTA の妥結によりヨーロッパとアメリカに次ぐ 3 番目に大きい経済市場が生まれると予想されている (表 1-1)。

(表 1-1) 日・韓・中 3 国の経済位相

国	貿易規模 (2011 年)		名目 GDP (2011 年)		人口 (2011 年)	
	単位: 10 億ドル	対世界%	10 億ドル	対世界%	100 万人	対世界%
韓国	1,080	3.0	1,116.2	1.6	49.8	0.7
中国	3,642	10.0	7,298.1	10.5	1,344.1	19.3
日本	1,677	4.6	5,869.5	8.4	127.8	1.8
計	6,399	17.6	14,283.9	20.5	1,521.7	21.8

\*資料: 青瓦臺 2011 年

世界経済のグローバル化<sup>注 1-1)</sup>が進む中で、EU と北米では国境を中心に地方対地方、地域都市対地域都市、小地域対小地域間の協力体系を強化し、国境を越えた地域発展と経済力を高め、国全体の経済力向上に貢献している。グローバル時代の都市経済力は都市集積と都市間のネットワークングから発生する。グローバル化が年々進む中で、国と国同士よりは都市と都市間の連携、協力の方が益々重要視される。

2009 年 10 月、日・韓・中の 3 国首脳会談で一致した「東アジア経済共同体」運動は、地理上の隣接性、発展の格差、国土、人口、資源等、域内国々の共同繁栄を目的とした。また、域内国家間の制度的壁を撤廃し、インフラの連携を高め貿易、投資、金融、労働力の移動を自由化する域内国家間の超国境化努力とその現象を指向する。それに東北アジアの地域開発協力を段階的かつ順次に展開するため、まず各国の広域圏を中心に圏域別超国境協力の拠点都市を開発し、すでに構成されている地域間の超国境的協力体を通じて協力事業を進める予定である。中でも代表的な事業として、韓国の 5+2 広域経済圏と日本の 8 つ広域圏間との産業、経済、文化、観光、行政、スポ

注 1-1) 近年貿易の発展などによる世界経済の融合、増加する海外旅行、観光などによる異文化交流の機会増加などによりグローバル化は益々進行している。

ーツ、デザインなどの協力体制を構築し、具体的な協力事業を進めている（表 1-2）。

（表 1-2）韓国・日本との広域経済圏

韓国 (5+2 広域経済圏)	日本 (8 の広域圏)
首都圏	首都圏
忠清圏	近畿圏
湖南圏	中部圏
東南圏	東北圏
大慶圏	北陸圏
江原圏	中国圏
済州圏	四国圏
	九州圏

\*資料:地域発展委員会,

2013 年釜山市では、直轄市への昇格 50 周年を記念する歴史的意味と共に、釜山市民としての誇りと愛郷心を高め、市民和合を実現させる記念週間（2013 年 10 月 1 日～10 月 10 日）を運営した（表 1-3）。

また 2025 年、世界都市経済力分析では 50 位圏<sup>注 1-2)</sup> の中心都市へと成長し、マイルス（MICE）分野の国際会議都市として、今は韓国最高の都市へと成長した。これは、地域住民としての誇りと、釜山で開く行事は成功を保証するとの世界から信用されていることだと考えられる。

（表 1-3）直轄市昇格 50 周年の各種行事

区分	主要内容
釜山価値発見事業	<ul style="list-style-type: none"> <li>釜山発展中心価値の発見及び宣言</li> <li>釜山発展 50 年歴史物語発刊</li> <li>釜山ギネス発刊</li> </ul>
釜山発展 50 年記念事業	<ul style="list-style-type: none"> <li>釜山発展 50 年記念行事</li> <li>創作ミュージカルと写真展など、過去と現在を繋ぐ市民展示祭りなど</li> </ul>
未来跳躍 100 年記念事業	<ul style="list-style-type: none"> <li>現在、釜山で代表的な 100 個の品物を選定し、100 年タイムカプセル埋設</li> <li>釜山の発展過程と市民に対するテレビドキュメンタリー制作放送</li> <li>未来釜山 UCC コンテスト、都市空間デザインコンペ</li> </ul>

\*資料:釜山市庁

注 1-2) Citi グループ報告書、2013.09.18

釜山は、世界で公認された国際会議リサーチの通計専門機関である国際協会連合(UIA, Union of International Associations)が選んだ「2011年コンベンション都市の世界順位」で、世界183カ国の1,406都市の中で15位、アジアでは4位に名を上げた。

世界順位では、17位だった2010年と比べ2つ上位となった。また、首都ではない都市としてはアジアで1位、中国北京(アジア5位)より上である。

特に、過去10年間(1997年～2006年)世界において、コンベンションが最も成長した都市として3位の結果となった。UIAからはこの期間中、釜山での国際会議開催件数が約650%増えたことについて驚きを隠せなかった。さらに釜山では、2011年において3,710件のMICEを開催し、3,576件に留まったソウルを超え堂々1位となる快挙を達成した<sup>注1-3)</sup>。

2010年2,495件から1,215件も増える結果となった。このような結果から、2012年韓国を訪問した外国人観光客は、約1,114万人、その内、釜山を訪問した外国人観光客は歴代最大である261万人(昨年と比べ23.5%増加)が増加された(表1-4)。

また、2014年釜山を訪れた日本人、中国人訪問客現況をみると、合計では日本人約47万人で中国人約91万人より約44万人少なかったが、釜山の主なゲートである空港と港を利用し直接釜山を訪れた訪問客では、日本人約38万人で中国人約37万人より約1万人多いことがわかった(表1-5)。

日本、韓国間において人の交流をみると、まず韓国を訪問した日本人は2011年327万人だったが、以降円安の傾向もあり2015年8月現在117.5万人で昨年同期と比べて約23.9%が減少した。一方韓国から日本を訪問した韓国人は2011年165.8万人だったが、ウォン高と格安航空の新設などの影響によって増加し続け、2015年8月現在255.4万人が訪問し、昨年同期と比べ既に43.6%増加している。最近、日本からの訪問客人数はやや落ちているが、全体としては両国の訪問客が増えていることがわかった(表1-6)。

(表1-4) 釜山市を訪れた外国人現況

区分	外国人数(千人)
2012年	2,614
2011年	2,367
2010年	2,223
2009年	2,026

\*資料:釜山広域市庁

注1-3) 2012年国内主要都市のMICE行事開催件数は、釜山3,710件、ソウル3,576件、京機道2,856件、大丘2,017件、江原道1,910件、光州1,158件の順である。釜山広域市ホームページ、2013,06.04



(表 1-5) 2014 年釜山を訪れた日本人、中国人訪問客現況

(単位:人)

区分	韓国全体	釜山直接入国		他地域 経由	クルー	合計	2013 年	比率(%)
		空港	港					
日本人	2,280,434	266,364	115,989	82,729	12,629	477,711	517,889	-7.8
中国人	6,126,865	193,602	178,682	534,192	5,854	912,330	781,379	16.8

\*資料:釜山観光公社

(表 1-6) 日本、韓国間人的交流

(単位:万人)

区分	2011 年	2012 年	2013 年	2014 年	2015 年 1~8 月
来韓日本人	327(+8.9)	349.8(+7%)	271.5(-22.4%)	225.4(-17%)	117.5(-23.9%)
来日韓国人	165.8(-31.3%)	204.4(+23.3%)	245.6(+20.1%)	275.5(+12.2%)	255.4(+43.6%)
計	495	556	521	504	623

\*資料:韓国観光公社・JNTO

これからより多くの観光客誘致を目標とする釜山は、もはや国際都市でありこれからは国際都市としての役割が果たせる都市への変貌が必要である。さらに、釜山が国際都市へと成長するためには、各分野別において様々な計画と実践が必要である。

これを背景にして本研究では、韓国東南圏の中心地である釜山と日本九州圏の中心地である福岡との連携協定により、両国のグローバル経済力を高める方案を探す。また、両都市の交流者が最初に接する釜山と福岡の主要ゲート<sup>注 1-4)</sup>(空港、旅客ターミナル、電車站)内の公共サインに対しデザインの観点からみたコミュニティ・アイデンティティを提案する。グローバル時代において釜山と福岡は最も距離が近い国際都市であり、お互いの交流人口は最も多い。釜山、福岡の主要ゲート(空港、旅客ターミナル、電車站)内の公共サインを、標準化されたサインデザインのプリンシプルをもととした企画、デザインを行うことで、両都市の相互成長を(都市、市民)誘導し、両都市交流者のアプローチ、利便性、情報交流を通じてより高いコミュニティ活性化を目指すことを目的とする。

## 1.2. 先行研究

近年、釜山では日本、中国などからの観光客増加など国間、都市間交流の活性化に伴い、サインシステムに関する研究が行われるようになった。

これまでサインシステムに関しては多くの先行研究がある。しかし、いずれも個々の事例に関して海外のサインシステムと比較して、韓国のサインシステムの問題とその方針を述べた研究が多い。また、提案内容は韓国国内におけるサインシステム整備がほとんどである。

これまでの先行研究に対し本研究は、釜山の既存サインシステムに関するもの問

注 1-4) ゲートとは国、都市間出入のために必ず通る出入口を意味する。つまり多様な交通手段での出入方式を考慮し、空港、港、鉄道駅、バスターミナル、地下鉄駅などを意味する。本研究では、国、都市間の異動及び主要出入口のサインデザイン分析のために、空港、港、鉄道駅をゲート範囲として設定している。

題点を探り、その改善と共に、隣国である福岡とのサインの標準化を図ることを目的としている（表 1-7）（表 1-8）。

（表 1-7）先行研究 1

研究者	研究範囲	研究対象	研究結果
白ジンギョン (2003.12)	公共建物サインシステムにおける文字情報に関する使用者自覚効果分析。	総合病院の案内・誘導サインを対象。	視覚デザインの実験を通じて機能面より印象がより強いとの結果を創出。
案サンラク (2007.12)	ユニバーサルデザインの観点からの公共サインコミュニケーション自覚効果研究。	仁川国際空港の誘導サインシステムを中心。	実験を通じて仁川国際空港のサインデザインサンプル提示。
李ミオク (2009.2)	公共案内サインの視覚階層構造に対する認知効果分析。	仁川国際空港を対象。	視覚優先順位、色彩、照明などの場所に対し、提案したサンプルの適用可能性確認。
ウウガ (2009.8)	空港案内サインデザインに関する研究。	北京首都国際空港使用者分析を中心。	世界各国の空港案内サインデザインの比較を通じ北京首都空港 T3 ターミナルの案内サインの美観上の可読性を再考。
柳ヒョングク・ 柳ヒョンベ (2013.9)	世界国際空港の情報グラフィック及び案内誘導サインシステムの現況と分析。	ユニバーサルデザインの観点からみた構要素の特徴。	5 年分の調査資料の検証を通じて各国別デザインの特徴と特色が強い 19 か所の国際空港を選定。
金ジョン (2014.2)	効果的コミュニケーションのためのソウル市地下鉄の誘導サインデザイン研究。	ソウル市地下鉄のサインデザイン。	誰でも認識し易いピクトグラム、統一性がある色彩、書体のデザイン方案を提示。
金ジョンヨブ (2015.2)	国際旅客ターミナルにおけるサイン位置の最適化に関する研究。	韓国・日本の国際旅客ターミナルの事例を中心。	Axwoman プログラムを活用し、事例地域の空間的特性を定量的に分析。

（表 1-8）先行研究 2

研究者	研究範囲	研究対象	研究結果
グムソングン (2008.4)	釜山-福岡の東北アジアの核心経済圏形成法案。	釜山-福岡を中心。	釜山-福岡の交流及び今後の方向性を提示。
呉インヒ (2010.2)	グローバルコミュニケーションのためのピクトグラムの活用性を研究。	使用説明書 (User's Manual) の安全な使用中心。	標準ピクトグラムが適用された使用説明書の活用性を検証し、改善法案を提示。
長ヘヨン (2010.2)	デザインソウルガイドライン	ソウル特別市を中心。	ソウル市公共デザインのガイドライン提示。
高ゼウン (2010.2)	デザインソウル公共空間ガイドラインの限界と改善法案に	ソウル特別市を中心。	デザインソウルガイドラインの問題点検討を通じてガイドラインの改善方案を提示。

	関する研究。		
柳ゼヒョン (2012. 7)	韓・日・中の地方政府の多者間国際交流協力体に関する類型論的比較研究。	釜山・上海・福岡を中心。	経済観点から地域開発のための国際交流協力に焦点。
鄭ソンイ・ 李ミョンヒ (2013.5)	コミュニケーション・アイデンティティを通じた地域景観色の研究。	釜山広域市砂下区甘川文化村を中心。	釜山甘川文化村の景観色分析。
朴ボヨン (2010.2)	サインデザインにおける矢印形表示形態の研究。	韓国及び各国で使用する矢印記号の資料収集。	矢印の好感度及び矢印形態の実験。

### 1.3. 研究の方法

釜山と福岡は東北アジアの大都市圏の中心都市と比べ経済力はそれほど高くない。また、両都市は共に、現在首都圏に集中されている国土構造を破りながら地域経済を活性化させるべき課題を持っている。

さらに自力での発展を果すための基盤構築との課題を持っている。釜山、福岡が東北アジアの中心都市へ発展するためには、国境という障壁と 210km 以上の海上距離、産業間の補完性の不足、労働力の移動制限、言葉の障壁など、解決すべき問題は多い<sup>注 1-5)</sup>。両都市がこの問題を乗り越え交流・協力ネットワークを構築するためには、まずお互いに対して客観的に見ることで補完関係を探り出し、両都市の関係を深める努力が必要である。そのために両都市は、まずお互いを理解した上で交流・協力が容易な観光、レジャー、ショッピング、教育、医療など、実生活分野での交流・協力の拡大が重要である。

本研究では、年間 100 万人以上が往来する両都市の交流をより活性化させるために、釜山と福岡の主要ゲート内の標準化された公共サインデザインのプリンシプルとその基準に合わせて提案を行った。

そのために、まず両都市のイメージ調査、主要ゲートのイメージ分析、主要ゲート内のサインデザイン評価、案内システム改善、ゲート内サインデザインの開発のためのアイデア募集など、各項目別において、専門家、一般人、外国人を対象にアンケート調査を行った。

#### 1.3.1 アンケート調査

##### 1) 目的

本調査は、福岡-釜山のゲート内における共同サインデザインの提案とプリンシプルを確立するため、福岡-釜山両都市のゲートを対象に予備調査 2 回と本調査 2 回で、計 4 回にわたってアンケート調査を実施した。

第 1 回アンケート調査では、福岡-釜山における都市のグランドイメージを分析するために、福岡-釜山の都市イメージとゲート内サインデザインの現状把握を目的とした。

注 1-5) グムソンゲン,釜山-福岡の東北亜核心経済圏の形成方案,釜山発展研究員,2008.4

第2回アンケート調査では、グローバルサインの在り方を評価するために、2012 World Airports Awards 10 空港サインデザインの明視性、注目性、可読性、記号、書体、デザイン、レイアウトの評価と把握することを目的とした。

第3回と第4回アンケート調査は、本調査として、矢印、タイポグラフィ、サインシステムの構成要素などを把握し、福岡-釜山における共同サインデザインの提案とプリンシプル確立を目的とした。

## 2) 概要

第1回アンケート調査では、まず予備調査として福岡、釜山のイメージと両都市ゲートイメージの評価、ゲート内の案内システム改善事項について調査を行った(2012.9.1~9.30)。第2回アンケート調査では、2012 World Airports Awards 10 空港サインデザインの好感度及び評価などと福岡-釜山におけるゲートサインデザインの好感度及び評価に関して日本人、韓国人を対象に調査を行った(2013.8.1~10.10)。第3回アンケート調査では、サインの基本構成要素である矢印記号とタイポグラフィの好感度について調査を行った(2014.10.1~10.20)。その後、本格的サイン提案のために第4回アンケート調査では、サインシステムの構成要素である、タイポグラフィ、ピクトグラム、色彩、レイアウト、文字以外の形について調査を行った(2015.8.1~8.20)(表1-9)。

(表1-9) アンケート調査概要

区分	日時	場所	対象	内容
第1回	2012.9.1 ~9.30	福岡、釜山のゲート 内など	専門家61人 一般人83人 外国人60人 (計204人)	- 福岡、釜山のイメージ - 福岡、釜山のゲートイメージ - 福岡、釜山のゲート内サインデザイン評価 - 福岡、釜山のゲート内案内システム改善事項
第2回	2013.8.1 ~10.10	福岡、釜山のゲート 内など	日本人33人 韓国人33人 (計66人)	- 2012 World Airports Awards 10 空港サインデザインの好感度及び評価 - 国及び都市空港サインの好感度 - ゲートサインデザイン評価 - 福岡、釜山のゲートサインデザイン好感度及び評価、案内サインシステム改善事項
第3回	2014.10.1 ~10.20	日本(九州産業大学) 韓国(東西大学)など	日本人30人 韓国人30人 中国人30人 (計90人)	- 矢印記号及びタイポグラフィの好感度
第4回	2015.8.1 ~8.20	福岡国際空港、金海 国際空港、日本(九州産業大学)、韓国 (東西大学)	日本人30人 韓国人30人 (計60人)	- サインシステムの構成要素(タイポグラフィ、ピクトグラム、色彩、レイアウト、文字以外の形)

### 3) 内容と構成

アンケート調査の主要内容を以下にまとめた（図 1-1）。

第 1 回アンケート調査項目は、福岡-釜山のイメージ（都市のイメージカラー、代表催事、ランドマーク）、福岡-釜山のイメージ（主に利用するゲートとイメージ）、福岡-釜山の既存ゲート内におけるサインデザインの評価（サインデザインが良いと思われるゲート、ゲート内のサインデザインに関する評価）、福岡-釜山のゲート内における案内システムの改善事項（サインデザイン開発のための優先順位、サインデザインを標準化する必要性、標準化したサインデザインの貢献可能性、サインデザイン開発のためのアイデア）であった。

調査の結果から、釜山-福岡の既存ゲート内サインデザインの現状と課題を探ることができた。また、福岡-釜山の都市グランドイメージ分析と既存ゲート（空港、駅、港など）のサインデザインの評価、案内システムの改善事項からプランニング要素が把握できた。

第 2 回アンケート調査では、2012 World Airports Awards 10 空港のサインデザインに対して、明視性、注目性、可読性、矢印、フォントデザイン、レイアウト及びゲートサインデザインの情報伝達要素を項目とした。

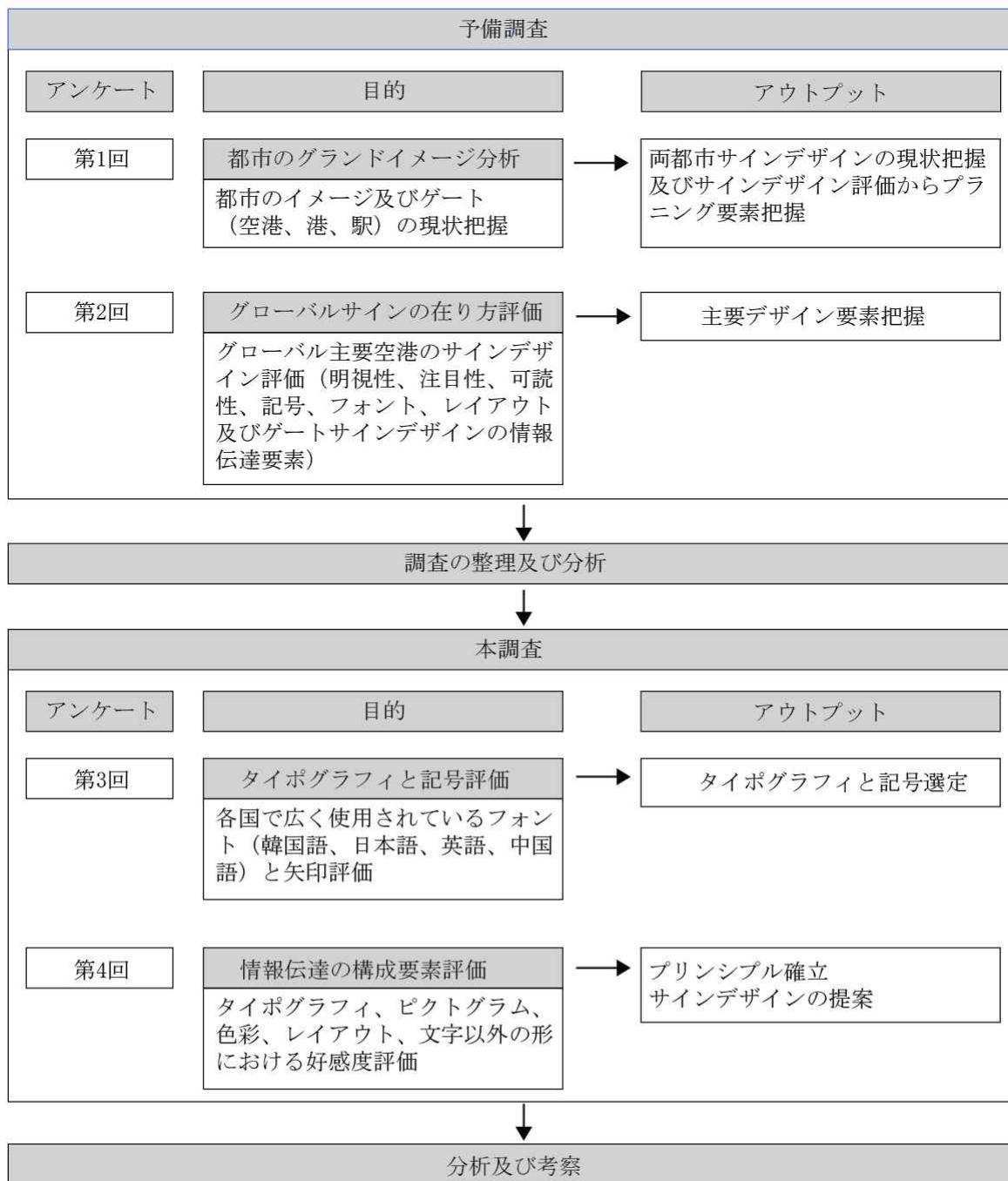
また、調査の結果から、現在デザイン評価が高いグローバルの主要空港サインデザインを評価及び分析することで、グローバルサインの在り方を評価することができた。また、主要デザイン要素を把握することで、本調査の準備を行った。

第 3 回アンケート調査では、ゲート内サインデザインの提案を行うために、まず矢印とタイポグラフィ（日本語、韓国語、英語、中国語）を項目とした。矢印は、世界優秀の空港で広く使用されている ISO 規格、JIS 日本工業規格、IATA 国際航空運送協会、IATA 国際航空運送協会変形型を対象とした。また、フォント（日本語、韓国語、英語、中国語）は、各国で最も広く使用されている 7 つのフォントを対象とした。

また、調査の結果から、それぞれ 1 つの矢印、フォントが選定された。

第 4 回アンケート調査では、情報伝達の構成要素であるタイポグラフィ（構成、書体、字間、行間、長体）、ピクトグラム（適用形態、位置及びサイズ）、色彩（地、書体）、レイアウト（構成）、文字以外の形（有無及び適用形態）の好感度を項目とした。

また、アンケート調査から得た結果を踏まえて、福岡-釜山における共同サインデザインとの提案とプリンシプル確立を行った。



(図 1-1) アンケート構成図

#### 1.4. 研究の構成

本研究の全体のながれを（図 1-2）にまとめる。

第 1 章序論では、研究の背景と目的、研究の方法について述べた。

第 2 章では、基礎調査として国別、都市別コミュニティ・アイデンティティの事例を調査し、新規サインの提案のために、まず福岡市と釜山市が共同で実施した両都市の市民意識調査の分析を行った。

第 3 章では、サインコミュニケーションとして公共サインデザインとサインシステムについて述べる。公共サインデザインにおいては、その目的と構成要素、種類と機能、機能について理論的整理を行った。また、サインシステムにおいては、福岡市と釜山市のサインシステムについて内容と設置基準などについて整理を行った。

第 4 章では、両都市の基礎調査資料をもとに、デザインの専門家グループに対するアンケート項目を導出し、これの活用により、デザイン設計を構成する。デザインの構成要素別にアンケートを分析し、ゲート内サインの視覚的デザイン条件を確立した。

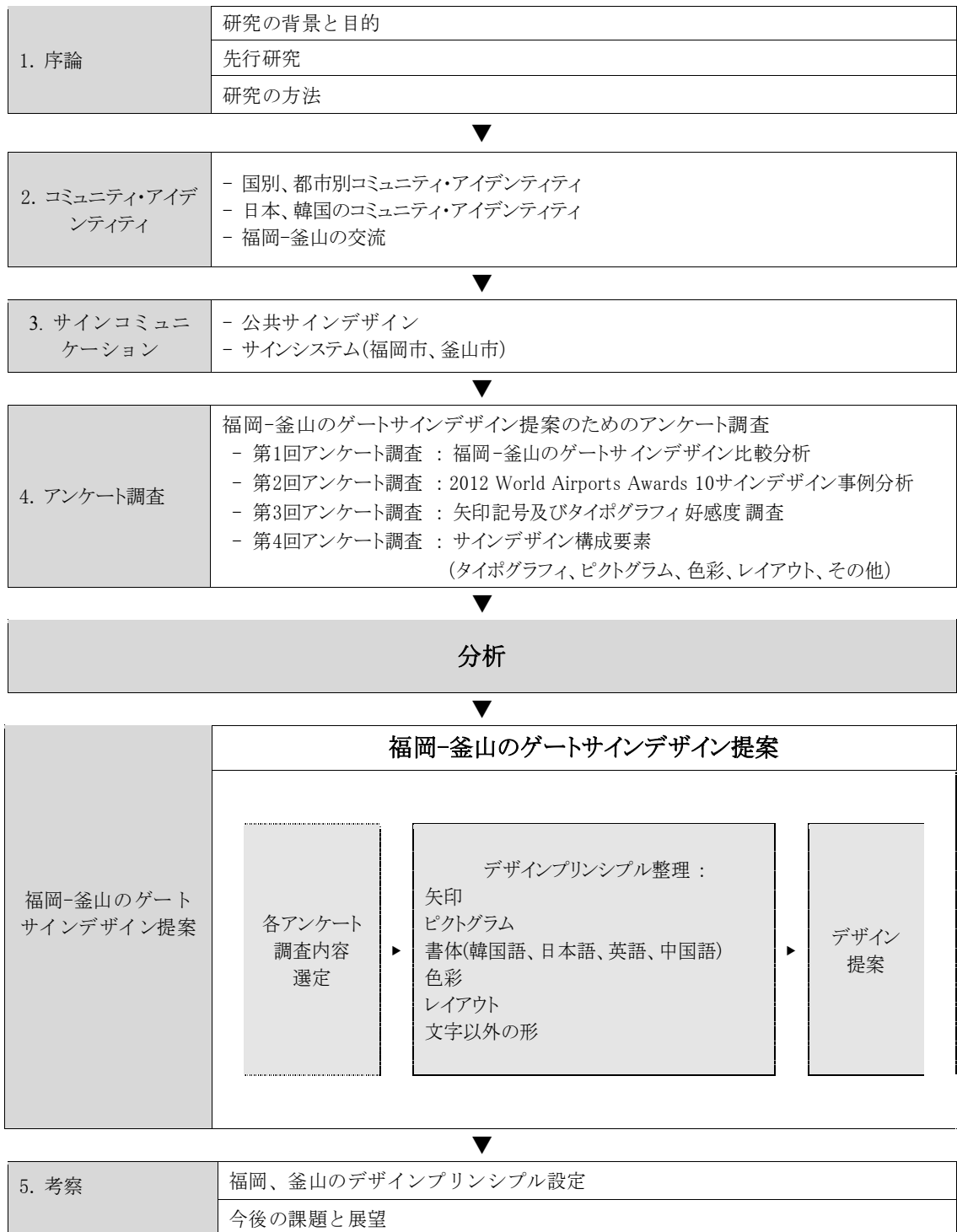
まず、これらの調査内容（予備調査、専門家の詳細なアンケート）をベースとし、各場所ごとに共通で使用可能なサイン物のサイズ、スタイルの統一性についての提案を行った。次に主要 4 カ国タイポグラフィの統一性についての提案（日本語、韓国語、英語、中国語）を行った。その後、空港、フェリーターミナル、鉄道駅の相応しい色彩の選定及び適応などと、ゲート内公共サインのプリンシプルの確立（内容の体系性、情報伝達の機能性、デザインの統一性、環境にやさしい、安全性、素材など）と新規デザイン案の提案を行った。

第 5 章では、考察とし、研究結果をもとにゲートサインのデザインプリンシプルを提案する。その後、福岡と釜山の主要ゲート内においても段階的に拡大を目指していく。

姉妹都市である福岡市はその配慮として、ゲートだけではなく、多くの市内の公共サインに韓国語表記、音声サインが一般になっていた。これに対し、釜山の場合、日本語表記が絶対的に不足しているため、今回の新規サインデザインで補完する予定である。これは、両都市が姉妹都市から「1つの都市」として、互いの繁栄と共存が可能となる方法を、デザインの観点からコミュニティ・アイデンティティで探る。今までは首都圏志向だったが、グローバル時代にリズムを合わせ、日本、中国などアジアの時代を準備する配慮が必要だと考えられる。

ステップロードマップを準備し、人間とコミュニケーションが可能になるゲート公共サインのシステム構築のために、最近コミュニティに関連する研究は益々重要であると考えられる。

最後に、研究の示唆と課題を述べ、今後の研究のための提言を行った。



(図1-2) 論文の構成図



## 第 2 章 コミュニティ・アイデンティティ

## はじめに

本章は、コミュニティ・アイデンティティの概要と事例把握を目的としており、世界各国別、都市別コミュニティ・アイデンティティの事例を調査し、新規サインデザイン提案のために、福岡市と釜山市が共同で実施した両都市の市民意識調査の分析を行う。

### 2.1. コミュニティ・アイデンティティの概念

コミュニティとは、人々の「共同連合体」Common-unity という意味から由来された言葉で、その語源が Communis から「com 共に」と「munus 奉仕すること」が合成された言葉であり、同じ地域に居住して利害を共にし、政治・経済・風俗などにおいて深く結びついている人々の集まりのことである。その為に、普段近くに住み、同じ施設を利用しながら他の社会関係より高度な信頼、開放性、相合依存性を保っている。日本語では「地域共同体」が「地域社会」も意味し得るため、転じて国際的な連帯やインターネット上の集まりなども「共同体」あるいは「コミュニティ」と呼ばれる。地域の共同体であることよりも地域住民の相互性を強調する場合、地域コミュニティと表記する場合が多い。

アイデンティティの広義には、「同一性」「個性」「国・民族・組織などある特定集団への帰属意識」「特定のある人・ものであること」などの意味で用いられている。社会学では、自然に発生された共同社会・住民は共同の社会観念、生活様式、伝統、共同体意識を持っていると定義している。また、コミュニティ概念を地域まで広げると、人間集団が持つ価値観若しくは行動面から見て類似な生活観と生活目的、生活要求を持つ住民の地域的社会集団として認識されてきており、コミュニティは関係を見捨てた一定地域に居住する集団を意味する「地域社会」とも呼ばれ、日常生活と関連し限界性を持つ領域を意味する。

地域社会は、共同社会という意味として、ある人々の集団が共通の目的、意思を持ってお互いに助け合いながら生活する社会的関係を意味する。よってコミュニティはある地域に居住する住民が日常生活を行いながら、仕事あるいは人と出会うために動いている特定の領域の中で嬉しい顔で挨拶ができる居住者同士が助け合える生活圏を意味する。

つまり、お互いの親睦を図り、家庭生活をより広い地域社会へと領域を拡張し、生活内容を豊かにする空間的範囲をコミュニティともいえる。このようにコミュニティの特性を自給自足、共同生活、態度の統合性、一体感、制度の統合、社会体系などとして規定しているが、コミュニティの核心的意味は住居地構成員間でも得られると考えられる家族のような関係が強調されるため、このような観点から一定地域内に住む人々が共同の生活目的と深いつながりを保ちながら生活する「生活共同体」としてみることができる。

### 2.1.1. 国別コミュニティ・アイデンティティの事例

これまで、日本と韓国、韓国と中国間において数多い首脳会談が開催されてきた。

日韓中3国の首脳会談は1999年ASEAN+3（日中韓）首脳会談が契機となり、毎年開催されているが、日韓中の3国内で正式に首脳会談が開催されたのは、2008年「日中韓首脳採択共同声明」が初めてである。

また、これを契機として3国間の交流がより活性化されることになった。本節では、国別コミュニティ・アイデンティティの事例として、2008年開催された日韓中3国の首脳会談をとりあげ整理を行った。

#### 1) 日韓中首脳採択共同声明の宣言文

当時、韓国の李明博大統領と中国の温家宝総理、日本の麻生太郎総理は、2008年12月13日、日本福岡の九州国立博物館で日韓中の首脳会談を行い「3国同伴者関係のための共同声明」に署名し、具体的な実践課題である「国際金融及び経済に関する共同声明」、「日中韓3国の協力増進のための行動計画」、「災難管理協力に関する日中韓3国の共同発表文」を採択した（表2-1）（表2-2）（表2-3）（表2-4）。

（表 2-1）日韓中の 3 国共同声明

韓・日・中の 3 国共同声明内容	<ul style="list-style-type: none"> <li>・今回、首脳会議の開催目的は、今までの成果を踏まえて今後韓・日・中の3国協力を加速化させる土台をつくるためである。</li> <li>・3国は経済、社会、文化の総合結束を背景に挑戦と機会は勿論、地域及び国際社会の平和と繁栄のためのビジョンと責任を共有する。</li> <li>・様々な分野で達成してきた成果を背景に今後3国の協力をさらに増進していくことを合意する。</li> <li>・今後、開放性、透明性、総合信頼、共同利益、相手国文化の尊重などの原則に基づいて、お互い協力を行い、ASEAN+3、EAS（東アジア首脳会議）、ARF（ASEAN 地域安保フォーラム）、APEC（アジア、太平洋経済協力体）など、地域協力体の発展への寄与を図る。</li> <li>・3国間の協力は、世界経済及び金融償還に関わる深刻な挑戦に対する対処にも重要である。</li> <li>・政治、経済、社会、文化などの諸分野で政府及び民間を問わず包括的協力を追求することを決意する。</li> <li>・今回の首脳会議によって、平和と発展をもたらす新たな時代の到来が可能とすることを確信しながら韓・日・中3国の首脳会議を3国内での開催を定例化し、来年も中国開催を決定する。</li> </ul>
------------------	--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

（表 2-2）国際金融及び経済に関する共同声明

国際金融及び経済に関する共同声明	<ul style="list-style-type: none"> <li>・世界経済と金融市場が直面した挑戦に対して効果的対処のための3国間協力強化を必要とする。</li> <li>・金融市場の安定と世界経済成長回復のために、国際会議との共調努力の重要性を強調し、ワシントン G20 世界金融首脳宣言の履行公約を再確認する。</li> <li>・金融市場の不安定に対し、対応のための地域協力強化の必要性を強調する。</li> <li>-ワシントン開催の3国財務長官会議の結果と3国間中央銀行総裁会議の定例化を歓迎する。</li> </ul>
------------------	----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

	<ul style="list-style-type: none"> <li>-3 国間両者通貨スワップ協定の拡大決定を歓迎し、チェンマイ・イニシアティブ (CMI) マルチ化の加速化への協力を強化する(2015 年現在、解除)。</li> <li>-アジア開発銀行 (ADB) の開発途上国支援への拡大のために、財源拡大に速やかに合意することを促す。</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>・金融危機が世界経済へ与える悪影響を最小化させる努力を強調する。</li> <li>-世界経済の下り傾向を反転させ、継続的な成長のためのアジアの役割を強調する。</li> <li>-ビジネス環境改善のアクション・アジェンダ公表を歓迎する。</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ワシントン G20 国財務大臣・中央銀行総裁会議声明とリマ APEC 首脳宣言の投資と貿易に対する公約を再確認する。</li> <li>-DDA(ドーハ開発アジェンダ)の速やかな妥結のために、3 国の政府間努力を継続する。</li> <li>-12 か月間、新規貿易障害導入を遠慮し、輸出制限措置を付加することなく、WTO に合致しない貿易促進措置は施行しない。</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>・金融分野のみではなく、実物経済においてアジア国との協力の重要性を強調する。</li> <li>-成長促進と国内需要拡大のための措置の重要性を確認する。</li> <li>-アジアが自ら継続可能な発展を成し遂げるために 3 国間の協力強化を決意する。</li> </ul>

(表 2-3) 韓・日・中の 3 国協力増進のための行動計画

一般協力	<ul style="list-style-type: none"> <li>・3 国内に別途の首脳会議定例開催(2009 年中国、2010 年韓国)</li> <li>・ASEAN+3 をきっかけに 3 国首脳会議も並行に行う。</li> <li>・3 国の外交長官会議及び次官補会議の定例開催。</li> </ul>
経済・通商	<ul style="list-style-type: none"> <li>・FTA 民間共同研究の深化及び投資協定採決の交渉加速化。</li> <li>・ビジネス環境改善アクション・アジェンダの採択。</li> <li>・エネルギー分野での互惠的協力持続。</li> <li>・金融安定のための金融関係部署及び中央銀行など間の協力持続。</li> <li>・第 3 次韓・日・中物流長官会議を来年中国で開催、産業協力増進のための 3 国間連絡体系構築。</li> </ul>
科学・技術・環境	<ul style="list-style-type: none"> <li>・第 2 次韓・日・中科学記述長官会議を来年日本で開催。</li> <li>・黄砂防止に関する共同研究、環境汚染減少のための協力現況評価及び共同対応方案づくり。</li> <li>・海洋投棄物防止のための共同努力増進、冬鳥共同調査(来年 1 月)及び高病院性鳥インフルエンザ研究協力強化。</li> </ul>
社会、文化	<ul style="list-style-type: none"> <li>・海難捜索救助分野における両者間協力の 3 国間協力体制への拡大模索。</li> <li>・第 2 次韓・日・中保険長官会議を来年中国で開催。</li> <li>・第 2 次韓・日・中国策研究機関フォーラムを来年中国で開催。</li> <li>・来年度日本・中国の青壮年各 100 人訪韓招待及び 3 国青壮年優待カード導入論議</li> <li>・3 国間展示会、公園、映画など、分野別文化シャトル事業継続施行。</li> </ul>
国際舞台での協力	<ul style="list-style-type: none"> <li>・朝鮮半島と東北亜の平和と安定のための 6 者会談過程の推進努力競争。</li> <li>・より安全な世界をつくるための軍縮・非拡散努力競争。</li> <li>・対アフリカ政策会談、東アジア地域協力及び UN 改革など、関連協力持続。</li> </ul>

(表 2-4) 災難管理協力に関する韓・日・中 3 国共同発表文

災難管理協力に関する日・韓・中 3 国共同発表文内容	・韓・日・中首脳は 3 国間の災難管理協力増進の重要性を共感する。
	・3 国は地震、台風、洪水など、自然災害の脅威に常に露出されてきた。また気候変化と急激な都市化など、環境変化の中で災害の脅威は増える展望である。
	・3 国首脳は災難管理の力量強化のためのプロジェクト、法案、優秀な施策、経験、科学技術など、情報共有の重要性に共感し、下記分野での協力増進に寄与する。 -包括的災難管理体制開発。 -災難脆弱性減少及び被害最小化システム開発。 -多様な水準において災難管理協力強化。
	-上記内容のために 3 国は災難管理分野の政府機関長及び専門家会議を循環開催し、来年中、日本で第 1 次会議開催を推進する。

### 2.1.1.1. 日中韓 3 国間の包括的協力パートナーシップの強化に関する共同宣言

日中韓は 1999 年 3 国間協力をスタートさせ、その成果の上に 2008 年初めて多国間会合とは別に首脳会談を開催して以来 2015 年現在まで 10 回行われている。

その間に採択された「共同声明」や「共同宣言」は、3 国間協力の多大な恩恵を確認し、その強化をうたい上げている。12 年 5 月の「3 国間の包括的な協力パートナーシップの強化に関する共同宣言」では、「東アジア協力を新鮮な精力と活力を注入し、地域の平和、安定、繁栄に資するものであり、世界の経済回復と成長を促進する」との認識をより明確にした<sup>注 2-1)</sup>。

(表 2-5) 日・韓・中 3 国間の包括的協力パートナーシップの強化に関する共同宣言

宣言文の目的と内容	・ 開催目的はこれまでの成果に基づいて、今後日・韓・中 3 国の協力を加速化させるための土台をつくるためである。
	・ 3 国は、経済、社会、文化においてお互いの絆を踏まえ、今後 3 国間の協力をより増進させることに合意する。
	・ 諸分野で合意した成果を踏まえ、今後 3 国間の協力をより増進させることに合意する。
	・ 今後、開放性、透明性、相互信頼、共同利益、相手国文化の尊重などの原則を基に相互に強化し、補完する役割を強調した、アセアン+3、EAS(東アジア首脳会議)、ARF(アセアン地域安保フォーラム)、APEC(アジア、太平洋経済協力体)など、地域協力体の発展に向けて前向きな貢献をするべく協力する。
	・ 3 国間の協力は、世界経済及び金融状況と関連した深刻な挑戦に対する対処にも非常に重要である。
	・ 政治、経済、社会、文化など、諸分野において政府及び民間を問わず包括的協力を進めていくことを決意する。
	・ 今回の首脳会談が、地域の平和と発展のための新たな時代への到来を確信し、日本、韓国、中国 3 国間の首脳会談開催を定例化し、来年の中国開催を決定する。

注 2-1) 民団新聞 2015.11.11

## 2.1.2. 都市別コミュニティ・アイデンティティの事例

イギリスの小都市ハードルフィールド(hurdles field)は、一時繊維生産と貿易が活発に行われいたところである。しかし、繊維産業の悪化と共に都市の経済は低下することになった。新たに当選されたハーモン市長は、都市の再建のために市民のアイデアと参加が必要だと主張した。その後、地域のある芸術家団体からは、文化をテーマとする都市としていくべきだと助言し、市長は自ら芸術家団体と長い討論を経て50の実践アイデアを生み出した。市は閉鎖された倉庫をメディアセンターへと改造し、創造的事業を始めようとする市民に提供するなど、新たなアイデア供給場所として生まれ変わった。その結果、現在この都市は、イギリスの中でも最もダイナミックな文化都市となり、創造的産業に働く人々が集まる都市として注目を集めている。

もう一つの例として、ドイツの閉鎖ルール(ruhr)炭田地域がある。20世紀までヨーロッパ最大の炭鉱地域だったが、1980年代から下る一方であった。地方政府はこの閉鎖された炭鉱をどう活かすかということについてアイデアを募集した。また数多いワークショップとコンペティションを開催し、地域住民の参加と全国からの関心を誘導した。

その結果、100以上のプロジェクトが創出された。すべてを壊して新たに再開発するのではなく、炭鉱だった都市の歴史をストーリー化するため古い昔の建物そのものは残して外壁のみ現代に合わせてデザインを行い創造的都市へと変貌させた。今の閉鎖はヨーロッパから注目される代表的観光地へと生まれ変わった。

導出されたアイデアが積極的に制作に反映されるためには、豊かな想像力を持つマインドとこれをバックアップする創造的組織が必要である。前例がないまた現実合わないことで採択させないことのみ考える組織では釜山の未来は担保できないと考えられる。釜山市民からはこれ以上できないという理由のみ聞いている暇などはないからである。金もなく、土地もないのであればアイデアの勝負が必要な時期ではないかと考えられる<sup>注2-1)</sup>。

### 2.1.2.1. 2013年世界の都市総合ランキング

世界の都市総合ランキング「Global Power City Index(GPCI)」は、地球規模で展開される都市間競争下において、より威力的でクリエイティブな人々や企業を世界中からひきつけることを目的としている。都市の「自力」こそが「都市の総合力」であるとの観点に立ち、世界を代表する主要40都市を選定した。また、都市の力を表す主要な6分野である経済、研究開発、文化・交流、居住、環境、交通・アクセスにおいて、森記念財団が自ら開発した26の評価項目と70の指標を活用して評価している(表2-6)。

(表2-6) 世界の中心都市及び福岡のランキング

順位	都市	国(地域)	備考
1	ロンドン London	イギリス	
2	ニューヨーク New York	アメリカ	
3	パリ Paris	フランス	

注2-1) 柳キジュン、地域間国際交流の有効性と限界に関する研究、釜山・福岡の事例を中心に

4	東京 Tokyo	日本	
5	シンガポール Singapore	シンガポール	
6	ソウル Seoul	韓国	
7	アムステルダム Amsterdam	オランダ	
8	ベルリン Berlin	ドイツ	
9	ウィーン Vienna	オーストリア	
10	フランクフルト Frankfurt	ドイツ	
11	香港 Hong Kong	中国	
12	上海 Shanghai	中国	
13	シドニー Sydney	オーストラリア	
14	北京 Beijing	中国	
15	チューリヒ Zurich	スイス	
16	ストックホルム Stockholm	スウェーデン	
17	マドリード Madrid	スペイン	
18	トロント Toronto	カナダ	
19	バルセロナ Barcelona	スペイン	
20	コペンハーゲン Copenhagen	デンマーク	
21	ブリュッセル Brussels	ベルギー	
22	ロサンゼルス Los Angeles	アメリカ	
23	大阪 Osaka	日本	
24	バンクーバー Vancouver	カナダ	
25	ジュネーブ Geneva	スイス	
26	ワシントン Washington	アメリカ	
27	イスタンブール Istanbul	トルコ	
28	サン・フランシスコ San Francisco	アメリカ	
29	シカゴ Chicago	アメリカ	
30	ミラノ Milano	イタリア	
31	ボストン Boston	アメリカ	
32	バンコク Bangkok	タイ	
33	台北 Taipei	台湾	
34	クアラルンプール Kuala Lumpur	マレーシア	
35	福岡 Fukuoka	日本	
36	モスクワ Moskva	ロシア	
37	メキシコ・シティー Mexico City	メキシコ	
38	サンパウロ Sao Paulo	ブラジル	
39	ムンバイ Mumbai	インド	
40	カイロ Cairo	エジプト	

## 2.1.2.2. 2025 年世界主要 120 都市の未来競争力分析

エコノミスト・インテリジェンスユ・ニット (Economist Intelligence Unit・以下 EIU) とシティグループ (Citi) は、世界主要 120 の都市を対象に、「ホットスポット 2025 : 都市らの未来競争力比較分析 (Hot Spots 2025 : Benchmarking the Future Competitiveness of Cities)」報告書を発表した。

EIU は都市経済力など、8 の項目 (32 指標、17 の細部指標) によって都市を評価し、内外部の専門家からの基準に従い都市の最終順位・点数を算出した。報告書の結果によると、ソウル (15 位)、仁川 (43 位)、釜山 (51 位) が順位に名を挙げた (表 2-7) (表 2-8)。

(表 2-7) 都市経済力など 8 の項目

	区分	加重値	備考
1	経済力	30	
2	資本	10	
3	財政成熟度	10	

4	機関の特性	15	
5	社会と文化的特性	5	
6	人的資源	15	
7	環境と自然災害	5	
8	フルーバル好感度	10	
		100	

(表 2-8) 世界の中心都市及び釜山、福岡ランキング

順位	都市	国(地域)	点数	2012年との比較
1	ニューヨーク New York	アメリカ	75.7	+1
2	ロンドン London	イギリス	73.1	+4
3	シンガポール Singapore	シンガポール	71.2	-2
4	香港 Hong Kong	中国	68.1	-1
5	東京 Tokyo	日本	68.0	-2
6	シドニー Sydney	オーストラリア	67.3	+2
7	パリ Paris	フランス	67.0	-2
8	ストックホルム Stockholm	スウェーデン	65.7	+5
9	シカゴ Chicago	アメリカ	65.6	+3
10	トロント Toronto	カナダ	64.7	-
11	台北 Taipei	台湾	64.1	+14
11	チューリヒ Zurich	スイス	64.1	-4
13	アムステルダム Amsterdam	オランダ	63.8	-2
14	ワシントン Washington	アメリカ	63.2	+3
15	コペンハーゲン Copenhagen	デンマーク	63.0	+6
15	ソウル Seoul	韓国	63.0	+7
17	ロサンゼルス Los Angeles	アメリカ	62.7	+7
18	サン・フランシスコ San Francisco	アメリカ	62.5	+1
19	ボストン Boston	アメリカ	62.3	-3
20	フランクフルト Frankfurt	ドイツ	62.0	-11
20	メルボルン Melbourne	オーストラリア	62.0	-6
22	ダブリン Dublin	アイルランド	61.4	+5
23	ドバイ Dubai	アラブ首長国連邦	61.3	+6
24	ドーハ Doha	カタール	61.1	+14
25	ブリュッセル Brussels	ベルギー	61.0	+1
26	オスロ Oslo	ノルウェー	60.8	+8
27	ヒューストン Houston	アメリカ	60.7	+2
28	バンクーバー Vancouver	カナダ	60.6	+5
29	ウィーン Vienna	オーストリア	60.4	-15
30	ジュネーブ Geneva	スイス	59.4	-10
31	クアラルンプール Kuala Lumpur	マレーシア	58.9	+8
32	ダラス Dallas	アメリカ	58.6	+1
33	アトランタ Atlanta	アメリカ	58.1	+9
34	ベルリン Berlin	ドイツ	57.7	+2
35	シアトル Seattle	アメリカ	57.6	-1
36	モントリオール Montreal	カナダ	57.5	-8
36	サンパウロ Sao Paulo	ブラジル	57.5	+25
38	上海 Shanghai	中国	57.3	-6



39	アブ・ダビ Abu Dhabi	アラブ首長国連邦	57.2	+2
40	マイアミ Miami	アメリカ	56.5	+10
49	北京 Beijing	中国	54.9	-13
50	大阪 Osaka	日本	54.5	-
51	釜山 Busan	韓国	54.3	+12
71	福岡 Fukuoka	日本	49.2	-

## 2.2. 日本、韓国のコミュニティ・アイデンティティ

### 2.2.1. 福岡市、釜山市の基礎分析

釜山は1876年開港され主に日本と貿易を行っていた。韓国戦争時には戦争物資が入る港の役割と共に、多くの避難民が居住することで臨時首都の機能も果たしていた。

また、現在釜山はソウルに次ぎ韓国第2の都市であり、第1の貿易都市である。福岡は日本九州最大の都市でありビジネス拠点都市である。韓国、中国と最も近い利点を持つため大陸文化を受け入れる窓口の役割も行っている。

(表 2-11) 釜山、福岡の基礎分析

区分	釜山	福岡
都市紹介	<ul style="list-style-type: none"> <li>・1876年釜山港開港、西区文化輸入倉庫</li> <li>・1963年直轄市昇格</li> <li>・韓国第2の都市、第1の貿易都市</li> <li>・2002年韓・日ワールドカップ、アジア大会開催</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・九州最大のビジネスの拠点都市</li> <li>・韓国、中国大陸と最も近い利点、大陸文化を受け入れる窓口</li> <li>・1995年ユニバーシアード大会開催</li> </ul>
人口	3,586,079人(外国人35,116人含む) 2012年12月31日現在	144万人
面積	765.9 km <sup>2</sup>	341 km <sup>2</sup>
気候	年平均14.9℃ 年降雨量1,466mm	年平均16.6℃ 年降雨量1,275mm
位置	大韓民国南東端の広域市	日本九州北部港湾都市 政令指定都市
催事	釜山国際映画祭、釜山国際花火大会 海雲台沙祭り、釜山ビエンナーレなど	博多祇園山笠、博多どんたく祭り 中洲祭り、大濠花火大会、福岡アジア文化賞など
代表観光地及びブランド	海雲台、廣安大橋、太宗台、梵魚寺 チャガルチ市場、釜山おでんなど	福岡タワー、福岡ドーム、キャナルシティ、 箱崎宮、博多人形、明太子など
電力	220V 全地域	100V 全地域
国際番号	+82	+81
地域番号	釜山 051	福岡 092
市役所所在	釜山広域市蓮堤区	福岡市中央区
その他	<ul style="list-style-type: none"> <li>・釜山⇄福岡 210km</li> <li>・1989年10月24日、行政協定都市交流協定</li> </ul>	

<ul style="list-style-type: none"> <li>・1990年9月27日、公務員派遣交流協定(2年に1度、各1人ずつ派遣)/</li> <li>・2007年2月2日、姉妹都市締結、Asia Gatewayを通じる超広域経済都市協議</li> <li>・観光展交換開催及び行政、文化、スポーツ、経済、デザインなど諸分野での交流</li> <li>・時間:GMT+9(韓国基準時刻 KST、また日本基準時刻 JST)</li> </ul>
-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

### 2.2.1.1. 福岡市について

福岡市は、九州において行政、情報、経済、教育施設の中心都市であり、九州最大のビジネス拠点都市である。福岡市の西側は、江戸時代に福岡藩の城下町へと発展し、東側の博多は商業都市として発展した。1889年福岡と博多が統合され現在の福岡市になった。現在は、国際都市として国内だけではなく、海外からも豊富な情報が入り、交通の利便性と共に行政、文化、経済など、数多い日常のサービスが提供されているため、恵まれた自然と共に日本国内においても住みやすい都市の一つとして名をあげている。さらに、福岡空港国際線と博多港を持つ国際交通の拠点であり、公共機関と合わせ企業の総括支店が集まっている。また、教育及び3次産業のインフラが構築されている都市でもある。

これを背景に1997年に次ぎ1999年と2000年にも香港の時事週刊誌「アジアウィーク」から「アジアで最も住みやすい都市」へ選ばれた。

福岡市の行政区域は7区として構成されており、面積は341km<sup>2</sup>である。人口は1990年123万人から2010年146万人、2015年8月現在153万人である。しかし、15才未満の比率は1990年19.9%から2010年14%となった。反面、65才以上の比率は8.9%から16.8%へと増加した。これは福岡市も釜山市と同様、少子化、超高齢化社会という大きな課題を抱えている。

(表 2-12)福岡市の姉妹都市現況

都市名	国名	姉妹結縁日		人口(千人)
オークランド Oakland	アメリカ	1962.10.03		420
ボルドー Bordeaux	フランス	1982.11.08		240
イポー Ipoh	マレーシア	1989.03.21		640
アトランタ Atlanta	アメリカ	1993.07.20		480
広州 Guangzhou	中国	友好都市締結	1979.05.02	7,610
オークランド Auckland	ニュージーランド	1986.06.24		420
釜山 Busan	韓国	行政交流都市締結	1989.10.24	3,500
		姉妹都市締結	2007.02.02	

福岡市と姉妹都市として締結した都市は6カ国の7都市である。地理的には北アメリカの2都市を除くと各地域と広く結んでいることがわかる。従って、釜山市と比べると小規模ではあるが、釜山市と共に多様な地域と交流を結んでいることがわかる(表 2-12)。

また福岡市も釜山市と同様、姉妹都市間の交流においては友好親善を目的としている。主な交流事業として、青少年の総合訪問、スポーツ交流、文化行事の広報などをおこなっている。

両都市から締結した姉妹都市は、世界各地へ広く分布されているし、主に友好親善を目的とする国際交流を行っている。釜山-福岡の国際交流の初め頃もこのような友好親善が主な目的であった。これは、事前に多様な分野での交流を行いながら、相手都市との協力または、特定業務での交流の可能性などを探る段階ともいえる。

よって、現在福岡市と釜山市において、両都市間以外の姉妹都市とは親善交流型ネットワークを維持している段階であると思われる。

また姉妹都市締結において、物理的距離も都市間の国際交流にとって重要な要素だと考えられる。現在は、交通と通信の発達で過去より物理的距離がそれほど大きな問題になっていないが、物理的距離は国際交流の基本だともいえる人材などの移動を制限する要因であることは確かであると考えられる。

釜山市と福岡市が共同で推進している超広域経済圏形成構成は、比較的近い地域に存在する姉妹都市間で行われている国際交流である。まず友好と親善を主な目的とする親善交流型ネットワークを行いながら最終的には、より具体的協力が可能な強いネットワークへと発展させることを目的としている。これは、現在同地域に存在する他都市間国際ネットワークから大きな注目を集めている。

## 2.2.1.2. 釜山市について

釜山市は釜山港を母体とし発展した港湾都市である。東南圏の中心でもあり、環太平洋帯の主要航路上に位置している。特に、釜山港と共に金海国際空港が位置しているため、国外からの接近が容易であり隣国である日本は勿論、ヨーロッパ各国とアジアを繋ぐ関門の役割を果たしている。このような地理的位置の重要性から東北アジア地域の国際海上物流を中心とする中心港湾都市への発展を成し遂げた。

これは、釜山が東北アジア地域の港湾・物流拠点都市へと発展するのに有利な立地条件を備えているともいえる。また、釜山市の発展計画でもこのようなことを積極的に活用しようとしている。

釜山市の行政区域は15区・1郡として構成されている。1995年直轄市から広域市へ改称される際、梁山郡と鎮海市の一部が釜山市に編入され1994年531.2 km<sup>2</sup>から1995年748.9 km<sup>2</sup>へと拡大された。これは、韓国の国土面積の内、0.8%に該当する。また、釜山の人口は、1991年389万人を頂点にして年々減少している。1995年梁山郡と鎮海市の一部地域が釜山に編入されたことで、再び389万人へと増加したが、その後、徐々に減少し2010年360万人、2015年現在の通計によると約350万人で、5年間約10万人減少した。特に、高齢化の進行による地域内の生産人口減少がみられ、これからの釜山において大きな課題になっている。

(表 2-13) 釜山市の姉妹都市現況 (2013年1月現在姉妹都市、23カ国26都市)

都市名	国名(地域)	結縁日	人口(千人)
高雄 Kaohsiung	台湾	1966.6.30	2,770
ロサンゼルス Los Angeles	アメリカ	1967.12.18	3,810
下関 Shimonoseki	日本	1976.10.11	280

バルセロナ Barcelona	スペイン	1983.10.25	1,580
リオデジャネイロ Riode Janeiro	ブラジル	1985.9.23	6,320
ウラジオストック Vladivostok	ロシア	1992.6.30	620
上海 Shanghai	中国	1993.8.24	23,010
スラバヤ Surabaya	インドネシア	1994.8.29	2,700
ビクトリア Victoria	オーストラリア	1994.10.17	5,300
ティファナ Tijuana	メキシコ	1995.1.17	1,210
ホーチミン Hochiminh	ベトナム	1995.11.3	7,400
オークランド Auckland	ニュージーランド	1996.4.22	1,500
バルパライソ Valparaiso	チリ	1999.1.27	280
西ケープ州 Western Cape	南アフリカ	2000.6.5	4,110
モントリオール Montreal	カナダ	2000.9.19	1,900
イスタンブール Istanbul	トルコ	2002.6.4	8,800
ドバイ Dubai	アラブ首長国連邦	2006.11.13	2,000
福岡 Fukuoka	日本	2007.2.2	1,480
シカゴ Chicago	アメリカ	2007.5.7	2,900
サンクトペテルブルク St. Petersburg	ロシア	2008.6.11	4,950
プノンペン Phnom Penh	カンボジア	2009.6.11	1,320
ムンバイ Mumbai	インド	2009.11.19	18,000
デッサロニキ Thessaloniki	ギリシャ	2010.3.8	350
カサブランカ Casablanca	モロッコ	2011.4.26	3,670
セブ Cebu	フィリピン	2011.12.16	2,500
ヤンゴン Yangon	ミャンマー	2013.1.14	7,000

(表 2-14) 釜山市友好協力都市現況 (2013 年 8 月現在、友好協力都市、3 カ国 6 都市)

都市名	国名	結縁日	人口(千人)
深圳 Shenzhen	中国	2007.5.17	13,220
天津 Tianjin	中国	2007.7.23	11,760
重慶 Chongqing	中国	2010.12.02	29,190
大阪 Osaka	日本	2008.5.21	2,670
バンコク Bangkok	タイ	2011.7.11	5,700
北京 Beijing	中国	2013.8.14	20,693

釜山市は 2013 年現在、23 カ国 26 都市と姉妹都市関係、3 カ国 6 都市と友好協力都市を結んでいる (表 2-13) (表 2-14)。

姉妹都市と友好協力都市は、地理的にアジア、ヨーロッパ、北米など多様である。最近の主要交流実績の多くは友好親善の国際交流を行っている。代表事例としては、スポーツ交流、青少年交流、現地踏査、行政間の人材派遣交流、文化行事関連などである。

この中で行政間の人材派遣交流の場合、他の交流とは性格が違う。スポーツ交流、青少年交流などの場合、友好親善を目的としているが、行政間の人材派遣交流の場合には都市間の親善交流は勿論、商工会議所及び企業の代表者なども派遣団に含まれているため、経済的利益増進も重視している。

特に、釜山市にとって行政間の人材派遣は、以前から行ってきたが、本格化されたのは、アジア大会やワールドカップなど国際競技を成功に開催した 2002 年以降からである。これは、対外的認知度が上昇した「釜山」というブランドを活用し、釜山市から海外都市へ向けて積極的に広報した結果でもある。行政間の人材派遣の主な都市は、トルコのイスタンブール、ロシアのサンクトペテルブルク、ベトナムのホーチミン、中国の上海、アメリカのロサンゼルスなどである。

### 2.2.1.3. 両都市が出席する国際会議

釜山市の場合、現在 13 の国際会議に出席している(表 2-15)。また、国際会議の性格によって大きく 4 つのネットワークに分類することができる。

一つ目は、釜山市が出席しているグローバル連帯型である。これには世界大都市会議と世界地方自治団体連合、国際水辺都市会議がある。この国際ネットワークには、参加する主体に対して地域の制限はなく、大都市、地方都市、水辺都市である最小限の共通点のみ持っている。この団体の目的は、共同発展、地方自治団地との協力、都市間交流及び発展という広範囲の課題を解決するための会議である。

二つ目は、グローバル協力型である。これには地方自治団体国際環境協議会、政界都市マーケティング協会、国際コンベンション協議会がある。グローバル連帯型と同じく参加する主体に対して地域の制限はない。しかし、地方自治団体を通じて環境問題解決、都市マーケティング、コンベンションなど、グローバル連帯型と比べ、比較的に具体的目標を持っている。

三つ目は、親善交流型である。これには、日韓海峡沿岸市道県会議、東北アジア自治団体連合会議、亜太地域人間政府開発地方政府会議、亜細亜・太平洋都市サミットがある。このネットワークには主に参加主体間の交流及び協力、都市問題解決など、広範囲な分野での会議を行っている。

四つ目は、機能特化型である。これには、アジア・太平洋都市観光増進 (TPO)、東アジア経済交流推進機構会議、韓国・九州経済交流会議がある。このネットワークには親善交流型と同様、参加主体を特定地域のみが参加しているが、経済、観光、IT など、特定テーマに対する協力を目的としている。

グローバル連帯型、グローバル協力型においては、地域に制限なく世界、国際との名称を使用し、全世界を対象にネットワークを形成している。反面、親善交流型においては、日韓海峡沿岸、東アジア、亜太地域など、参加する国及び都市の地域に制限をおいている。

釜山市が参加している国際会議は、国際ネットワークの分類上 4 つすべてにおいて参加している。従って、釜山市の場合には、国際会議の参加において地域と目標に制限なく積極的に参加していることがわかる。

(表 2-15) 釜山市が出席している国際会議

機構名	機構の性格(目的)	参加国(都市)	会議周期	加入年度
日韓海峡沿岸市道県知事会議	両国都市間交流の共通問題解決	日韓 8 都市	毎年相合訪問	1992 年
東アジア経済交流推進機構会議	会員都市間経済交流を通じての共同繁栄図り	日韓中 3 カ国 10 都市	市長:2 年 分科:1 年	1993 年
日(九州)・韓経済交流会議	両国の経済交流拡大、事業発掘、貿易、投資増大など	日韓 19 市道県	1 年	1993 年
アジア・太平洋都市サミット	亜太都市地域間交流及び発展	13 カ国 26 都市	2 年	1994 年
世界大都市首脳会議	世界大都市共同発展問題解決	世界 90 都市	総会:3 年 分科:1 年	1996 年
世界地方自治団体連合(UCLG)	地方政府間の協力及び国際社会代弁	127 カ国 1,000 以上の都市	世界:3 年 地域:2 年	1996 年
自治団体国際環境協議会(ICLEI)	地方自治実践を通じての環境問題防止及び協力	約 60 国の 324 団体	2 年	1999 年
アジア・太平洋都市情報化フォーラム	IT 関連情報交換	22 カ国 40 都市	1 年	2000 年
東北亜自治団体連合会議	東北亜自治団体交流協力及びネットワーク構築	6 カ国 70 都市	総会:3 年 分科:1 年	2000 年
アジア・太平洋都市観光増進(TPO)	各都市間ネットワーク構築、観光振興図り	12 カ国 51 都市	1 年	2002 年
国際水辺都市会議	水と環境都市交流及び発展方向模索	約 40 の都市	3 年	2003 年
亜太地域人間政府開発地方政府会議(City-Net)	亜太地域都市問題解決模索	20 カ国 68 自治団体	総会:4 年 執行委員会: 1 年	2006 年
世界都市マーケティング協会(DMAI)	全世界都市マーケティング機関間のネットワーキング及び情報交流、学術研究	30 カ国 550 自治団体	1 年	2003 年
国際コンベンション協議会(ICCA)	会員間相合情報交換及び団体交流、コンベンション教育及びビジネス活動	80 カ国 850 自治団体	1 年	2001 年

現在、福岡市が参加している会議は全部で 6 つである。この中で、唯一親善交流型に該当するのは、釜山と福岡が共同で創設したアジア・太平洋都市サミットである。また、機能特化型にはアジア・太平洋都市観光増進機構、東アジア経済交流推進機構会議、環黄海経済、技術交流会議、九州・中国産業技術協議会、九州・韓国経済交流

会議がある。

これには、福岡市が他都市と交流のみを目的とせず、特定目標の達成または問題の解決に重点をおいていることがわかる。

(表 2-16) 福岡市が参加している国際会議

機構名	機構の性格(目的)	参加国(都市)	会議周期	加入年度
アジア・太平洋都市 観光振興機構 (TPO)	各都市間ネットワーク構築、観光振興図り	12カ国 51都市	1年	2002年
アジア太平洋都市 サミット	亜太都市地域間交流及び発展	13カ国 26都市	2年	1994年
環黄海経済・技術 交流会議	環黄海地域産業と企業の継続的 成長促進	3カ国 23都市	1年	2001年
東アジア経済交流 推進機構会議	会員都市間経済交流を通じての共 同繁栄図り	3カ国 10都市	市長:2年 分科:1年	1993年
九州・中国産業技 術協議会	九州と中国の産業技術、貿易、投 資に関する交流促進	日・中(日本9の都市)	不規則	1991年
九州・韓国経済交 流会議	政府レベルでの地域間定期交流	日・韓 19市道県	1年	1993年

#### 2.2.1.4. 福岡-釜山超広域経済圏形成による協力事業

2008年3月、釜山市の許南植(ホナムシク)市長からの提案である「超広域経済圏」形成に向けた協力事業について釜山で開催された第2回福岡・釜山経済協力協議会において協力事業が決定され、両市長、商工会議所会頭が協議会を代表して合意書に署名した。

今後、関係機関や団体と連携して両市が協力事業に積極的に取り組むことにより、国際競争力の向上や地域活性化を図り、国境を越えた地域連携のモデルとして、北東アジアの新たな発展軸を形成することを目指していくことを目的にしている。

また、北東アジアの潜在成長力を活かし、両国の制度、習慣、言語などを超えた「超広域経済圏」の形成を目指し、両市が九州と韓国東南圏における経済交流の先導的な役割を果たすため、協力事業を推進している。

両市は、福岡・釜山超広域経済圏形成に向けた協力事業として、4大基本方向、9の戦略に基づく23の細部推進事業、64の課題に関して確定し、段階的に協力して推進していく予定である(表2-17)(表2-18)<sup>注2-1)</sup>。

注 2-1) 経済振興局庁議資料、2008.9.1

(表 2-17) 4大基本方向 9の戦略と細部推進事業

4大基本方向	9の戦略	23の細部推進事業
1.未来志向のビジネス協力促進	1.企業間協力の環境づくり(企業間協力環境の造成) 2.未来型産業の育成 3.相互投資促進 4.観光コンベンションの交流協力	1.経済協力事務所の相互設置 2.中小企業間交流の支援 3.鮮魚市場を始めとした市場間交流 4.未来型産業の共同育成のための仕組みづくり 5.福岡・釜山共同ブランドの創設 6.IT産業の交流促進 7.自動車関連産業の交流促進 8.環境・エネルギー産業連携体制の構築 9.企業誘致の相互協力 10.韓国企業の上場に関する福岡証券取引所に対する支援 11.両都市への観光客誘致促進(釜山-福岡アジアゲートウェイ 2011の推進) 12.コンベンションの相互協力(展示・コンベンションの相互協力)
2.人材(海峡人)の育成・活用	5.若き‘海峡人’の育成(若き人材の育成) 6.即戦力となる人材の活用(実務型人材の活用)	13.相手国文化・言語の学習機会の充実 14.青少年の交流促進 15.大学生の交流活性化 16.インターンシップの受入支援 17.専門人材マッチングへの協力
3.日常交流圏形成	7.交流圏形成の環境づくり 人とモノの移動における利便性の向上	18.友情年の認定事業の継続開催 19.福岡-釜山超広域経済圏の広報体制の強化 20.電子マネーの利用環境づくり 21.両都市を結ぶ交通手段の充実 22.相手国の言語表記の拡大
4.政府への共同要望	8.政府への共同要望	23.政府への共同要望

(表 2-18) 細部推進事業別 64 の課題

1.経済協力事務所の相互設置	
短期	1) 相互の産業情報・企業情報を取得できる事務所の設置 2) 両地域の企業同士のマッチング機能の拡充 3) テレビ会議システムの導入
2.中小企業間交流の支援	
短期	4) 両地域の商工会議所によるインターネット商談会の開催支援 5) 福岡・釜山中小企業CEOフォーラム(業種別交流を含む)の運営支援 6) 貿易商談会の開催支援
3. 鮮魚市場を始めとした市場間交流	
短期	7) 鮮魚市場の交流の促進



中期	8) 鮮魚市場間取引の実現(市場間鮮魚運搬船の運航など) 9) 青果市場などの交流の促進
4. 福岡・釜山共同ブランドの創設	
短期	10) 両地域の郵便局の提携による福岡・釜山特産品の日本・韓国の全地域への配送 11) 地域商品物産展の相互開催検討
中期	12) 「福岡・釜山ブランド」創設(シンボルマークの作成、特産品の選定などについて検討)
5. 未来型産業の共同育成のための仕組みづくり	
短期	13) 産業支援機関及び研究機関の交流促進
中期	14) 未来型知識産業創造のための中核的推進組織設立の検討
6. IT産業の交流促進	
短期	15) デジタルコンテンツ(ゲーム・アニメ等)分野の交流会・商談会開催支援 16) IT分野協力モデル事業への検討及び発掘
7. 自動車関連産業の交流促進	
短期	17) 部品購買商談会・展示会等を利用した自動車部品産業間の交流 18) 次世代自動車関連産業集積に向けた交流
8. 環境・エネルギー産業連携体制の構築	
短期	19) 釜山側環境関連施設視察ミッションの受入などの協力 20) 環境関連展示会の相互参加支援
中期	21) 九州及び韓国東南圏まで拡大した広域的連携を検討
9. 企業誘致の相互協力	
短期	22) 両地域の誘致促進地域情報(釜山部品素材専用団地、福岡アイランドシティなど)のPR 23) 釜山投資支援会(九州投資支援会のカウンターパート)の設置及び九州投資支援会との連携・協力 24) 投資誘致セミナー開催への支援 25) 投資ミッションへの相互支援 26) 相手地域企業のベンチャーマーケット参加支援
10. 韓国企業の上場に関する福岡証券取引所に対する支援	
短期	27) 福岡証券取引所のアジア株式市場での企画運営に対する協力
11. 両都市への観光客誘致促進(釜山-福岡アジアゲートウェイ 2011の推進)	
短期	28) 釜山-福岡アジアゲートウェイ 2011で行われる事業の推進(共同プロモーションの実施、TV番組制作、スポーツ交流戦の開催、ガイドブックの作成等) 29) 環境・介護・福祉分野の産業観光商品の開発 30) 新たなテーマ型観光商品(美容エステ・テンプルステイなど)の開発
12. コンベンションの相互協力(展示・コンベンションの相互協力)	
短期	31) 展示コンベンション参加拡大に向けた相互PR 32) アフターコンベンションの協力・連携
中期	33) 両地域のコンベンションビューローの連携 34) 新たな国際展示コンベンションの開催検討
13. 相手国文化・言語の学習機会の充実	
短期	35) 小学校での副読本を使った相互理解促進

	36) 中学校・高等学校での相手国言語同好会の活動支援
14. 青少年の交流促進	
短期	37) 小・中・高校生のホームステイ交流の継続 38) スポーツ交流・体験学習交流の拡大 39) 教育(修学)旅行の共同誘致 40) 学校間姉妹交流の支援
15. 大学生の交流活性化	
短期	41) 両地域の留学情報の提供 42) 大学間コンソーシアムの活動協力
16. インターンシップの受入支援	
短期	43) インターンシップ受入事業の継続 44) インターンシップ事業を行う既存の諸団体への協力 45) 生活情報の提供
17. 専門人材マッチングへの協力	
短期	46) 釜山市における専門人材仲介体制の構築への協力 47) 釜山市における専門人材マッチング商談会の開催への協力
中期	48) 広域的な専門人材マッチングの仕組みづくりへの協力
18. 友情年の認定事業の継続開催	
短期	49) 現在行っている友情年認定事業の継続開催 50) 新たな事業開催(文化行事、セミナー、交流会、展示会等)の働きかけ
19. 福岡・釜山超広域経済圏の広報体制の強化	
短期	51) ポータルサイトの運営 52) 観光・文化情報発信コーナーの相互設置 53) メディアを通じた広報・招聘などの共同企画・推進
20. 電子マネーの利用環境づくり	
短期	54) 空港・港湾での電子マネーの販売・払い戻し 55) 観光施設・デパート等の利用可能店舗数の拡大 56) 電子マネーの利用方法等の相手国言語での情報提供
中期	57) 日韓共通電子マネーの発行要請
21. 両都市を結ぶ交通手段の充実	
短期	58) 既存の高速船・フェリー増便の働きかけ 59) 既存の航空便数増便の働きかけ 60) 新たな地域航空会社への就航の働きかけ 61) 福岡・釜山パッケージチケットの開発要請
22. 相手国の言語表記の拡大	
短期	62) 交通機関・公共施設・飲食店などにおける相手国言語表記の拡大 63) 誤字脱字の修正協力
23. 政府への共同要望	
	(64) 福岡・釜山超広域経済圏の実現のために制度、資金支援などについて要望していく

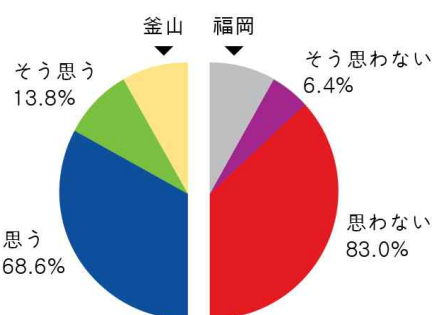
### 2.2.1.5. 両都市の市民意識調査

釜山市と福岡市では、2009年「釜山-福岡友情の年」を記念に「釜山-福岡市民意識アンケート調査」を行った（表2-19）。釜山日報社と福岡に本社を置いた姉妹紙西日本新聞社が共同で釜山リサーチと西日本新聞エスピーセンターに依頼し、釜山市民500人、福岡300人を対象に12月初めに「釜山-福岡友情の年」関連市民意識調査を実施した<sup>注2-2)</sup>。

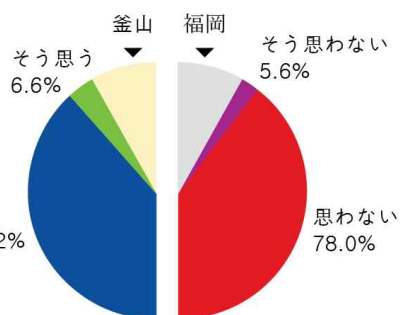
（表2-19）調査概要

調査対象	釜山-満19才以上の成人男女500人
調査期間	釜山-2009年12月3日～9日 福岡市-2009年12月1日～5日
調査方法	地域別、性別、年齢別アンケートによる調査
標本誤差	95%信頼水準(±4.3%)
調査機関	韓国(釜山日報)、日本(西日本新聞)

#### 1) 地域交流と経済共同体構想について



（図2-1）両国関係と地域交流



（図2-2）釜山-福岡の経済共同体構想

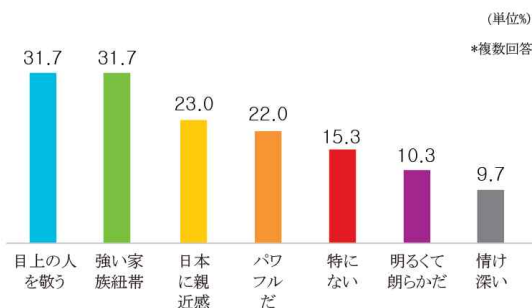
調査結果によると、釜山市民19.0%が福岡を訪問した経験があるとの答えに対し、福岡市民は27.3%が釜山を訪問した経験があると答え、釜山市民より多少高い結果となった。両都市間の親近感についての質問に対して、釜山市民の39.0%は、「福岡が日本の他都市に比べて親しい」と答えた。福岡市民もほぼ同じ比率（38%）で親しく感じると答えた。

また、韓国と日本の関係が悪化しても、地域間交流は継続すべきかという質問に釜山市民68.6%は「継続すべきだ」、福岡市民は83.0%が「交流を継続すべきだ」と答え、日本の方が地域交流を重視する傾向を見せた。海と国境を乗り越えた両都市の「経済

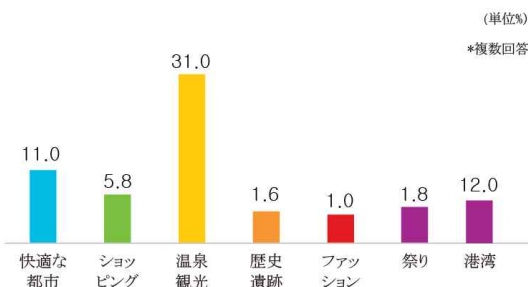
注2-2) 資料：釜山広域市より引用

共同体構想」について、釜山(60.2%) 福岡(78.0%) 市民共に圧倒的に賛成が多く、超広域経済圏形成を支持した。

## 2) 両都市市民イメージについて



(図 2-3) 釜山の良いイメージ



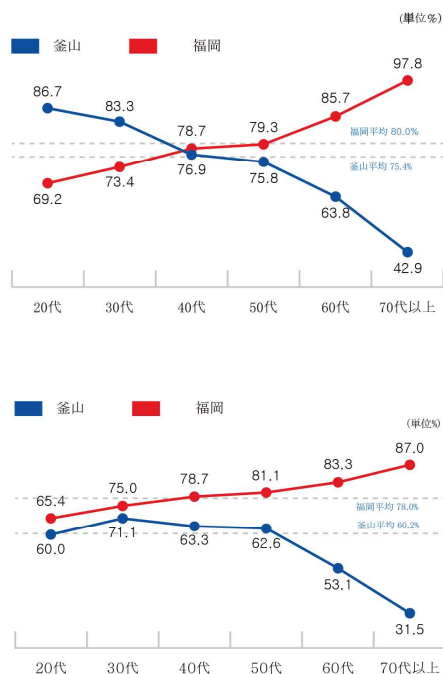
(図 2-4) 福岡の良いイメージ

福岡市民に釜山市民の良いイメージ8つを見せて、最大2つを選択するようにした結果、「目上の人を敬う儒教精神」(31.7%)と、「強い家族紐帯」(31.7%)が一番多かった。後は、「パワフルだ」が(22.0%)、「明るくて朗らか」(10.3%)、「情け深い」(9.7%)、「仕事熱心」(8.7%)などの順であった。「特にない」と答えたのは15.3%だった。釜山市民の悪いイメージについては、「感情的だ」が(27.7%)で最も多かった。「うるさい」(26.0%)、「特にない」(24.3%)、「公衆秩序をよく守らない」(18.7%)、「慎重性がない」(12.7%)、「融通が利かない」(4.7%)がその後に続いた。これは一般的韓国人のイメージと重なると推測される。

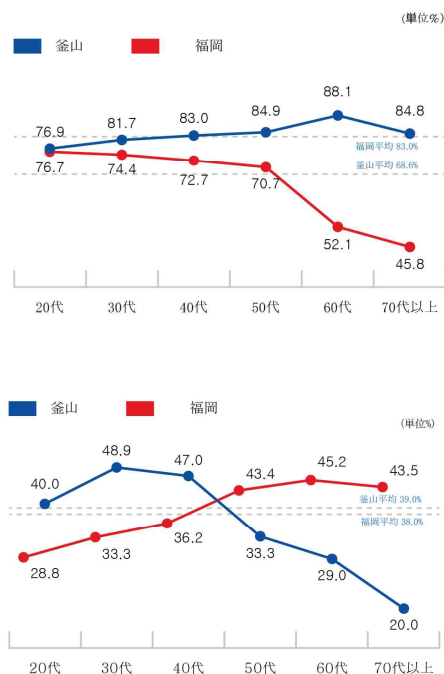
逆に、釜山市民に対して福岡のイメージを尋ねた結果、「温泉観光」(31.0%)だと答えた割合が一番高かった。福岡について「温泉観光」のイメージだと答えた割合は、「40代」が(41.0%)、「50代」が(39.4%)となり、高齢層が高い反面「20代」は(15.6%)、「30代」は(22.2%)など平均を下回る結果となった。年齢が高いほど福岡を「温泉観光地域」だと思われる割合が高かった。

反面、20代は「ショッピング」のイメージが(16.7%)で最も多かった。30代は「港湾」(24.4%)が1位を占め、福岡に対するイメージは年齢別に差が見られた。福岡に対する全般的イメージは、「港湾」(12.0%)、「快適な都市」(11.0%)、「ショッピング」(5.8%)等の順で、「祭り」(1.8%)と「歴史遺跡」(1.6%)は少数意見に留まった。

### 3) 日韓関係について



(図 2-7) 経済共同体は望ましいか



(図 2-8) 相手地域に対する親密さ

釜山と福岡市民は、日韓関係が改善されるためには「歴史認識の共有」と「政治家の慎重な発言が重要だ」と答えるなど、大半の部分で共通しているが、世代別認識の差についてははっきりしていることがわかった。

まず、釜山の場合 50 代以上の高齢層で、福岡に対する親近感が、平均(39%)以下に急激に落ちたことや、年代が高くなるほど、日本に対する親近感が落ちていた。反対に福岡は、40 代以下は平均(38%)を下回るが、50 代以上では、平均を超えて釜山とは対照を表した。「2009 年友情の年をきっかけに、釜山-福岡の交流が活発になれると期待するのか」という質問にも、釜山は「20 代」(74.4%)から「70 代以上」(47.6%)まで、急激に割合が落ちた。

超広域経済圏の形成等、経済共同体構想に対する認識にも、世代別認識の差ははっきりしていた。釜山は、平均 60.2%が「正しい」と答えた中で、「30 代」(71.1%)で頂点となり、その後落ち続け、「70 代以上」(31.5%)では半分に落ちた。反面、日本(全体平均 78.0%)は「20 代」が 65.4%が一番低く、高齢層になるほど高くなり、「70 代以上」からは 87.0%まで立ち上がった。

「歴史認識と領土紛争など両国関係が悪化しても、地域間交流は継続すべきか」という質問に釜山(68.6%)と福岡(83.0%)両方「交流すべきだ」と答えたものの、世代別認識には大きい差が出た。

釜山は「20 代」が 76.7%が一番高く、「30 代」74.4%、「40 代」72.7%、「50 代」70.7%、「60 代」52.1%、「70 代以上」が 45.8%に落ちた。高齢になるほど消極的に変

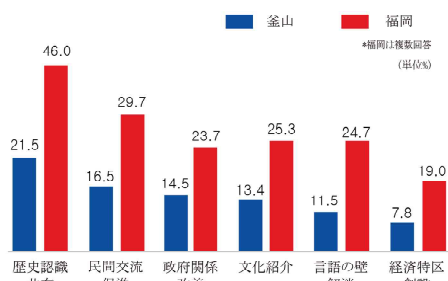
わった。一方、日本はそれぞれ 76.7%, 81.7%, 83.0%, 88.1%, 84.8%で年齢が高くなるほど積極的であった。

釜山市民 54.6%が、「これからも福岡を訪問したい」と答えたが、これもやはり「20代」(65.6%)が最も高く、「30代」(58.8%)、「40代」(57.2%)、「50代」(51.5%)、「60代」(43.5%)、「70代以上」(37.2%)で親近感と同じく反比例現象が現れた。

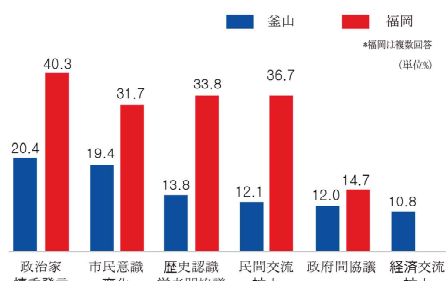
釜山と福岡で日韓首脳会談が開催される問題については、「釜山」(75.4%)と「福岡」(80.0%)両方圧倒的に賛成した。しかし、この項目も釜山では「20代」(86.7%)が一番高く、「30代」83.3%、「40代」76.9%、「50代」75.8%、「60代」63.8%など年齢が高いほど落ちる傾向を見せ、「70代以上」の賛成率は20代の半分ぐらいの42.9%まで下落した。反面日本の場合、「20代」(69.2%)が一番低い賛成率でスタートしたが「30代」73.4%、「40代」78.7%、「50代」79.3%、「60代」85.7%まで増加し、「70代以上」になると97.8%までのぼり、釜山と大きな対照をみせた。

各年齢別に認識差はあるものの、女性と男性の性別間にも差が大きかった。釜山と福岡の親近感についての質問に対して、両都市共に「女性」は各41.1%、42.2%に対し、「男性」は36.8%、33.1%となり、女性の方で高い傾向が見られた。

#### 4) 交流活性化及び関係悪化を防ぐために



(図 2-9) 交流活性化のために必要なこと



(図 2-10) 関係悪化を防ぐための先決課題

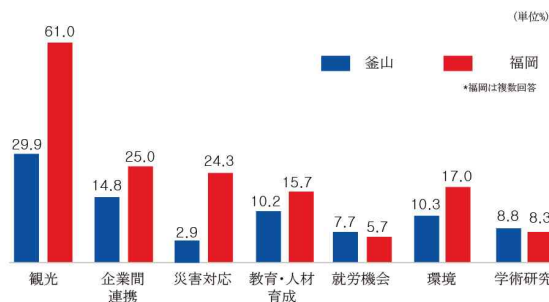
釜山と福岡市民は、交流活性化のために最も必要とされるものに対して、両方とも「歴史認識共有」(釜山 21.5%・福岡 46.0%)と答えた。また、「民間交流促進」(釜山 16.5%・福岡 29.7%)も同じく 2 番目に重要だと選択し、同じ考えを持っていることがわかった。

さらに、福岡市民は「文化紹介」(25.3%)を 3 番目、「政府関係改善」(23.7%)を 4 番目に選んだことに対して、釜山市民も「政府関係改善」(14.5%)を 3 番目、「文化紹介」を 4 番目に選ぶことで、多少差はあるものの基本考え方は一致している。

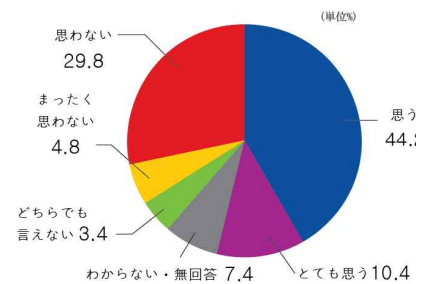
靖国神社参拝など、歴史認識問題で両都市の関係悪化を防ぐための優先課題について、両地域市民共に「政治家の慎重な発言・行動」(釜山 20.4%・福岡 40.3%)を一番に選んだ。福岡市民は「民間交流の拡大(36.7%)」を 2 番目に重視した反面、釜山市民は「日本市民意識変化」(19.4%)を 2 番目に選んだ。釜山市民は「民間交流」(12.1%)を 4 番目に選んだが、福岡市民は「韓国市民意識変化」を 4 番目に重視した。

一方 2005 年新年、釜山日報と西日本新聞社が行った、釜山と福岡市民を対象としたアンケート調査によると、「日韓関係改善のために必要なもの」について、釜山市民は「歴史歪曲を立て直すなど正しい歴史教育」(73.6%)、「植民支配など、過去歴史の清算」(39.0%)と答えたが、福岡市民は「文化交流促進」(55.8%)、「経済交流促進」(39.0%)と答えた。

#### 5) 両都市間交流・協力で期待される分野について



(図 2-11) 協力が期待される分野



(図 2-12) 「友情の都市」に福岡に行きたい

「釜山 - 福岡の交流活性化は、観光と企業間連携に最も役に立つだろう」福岡市と釜山市は、超広域経済圏を推進するため経済協力協議会を 2008 年 10 月に発足した。共に行われた観光マーケティングでも両地域民は、交流・協力分野において最も期待される分野について「観光活性化」と「企業間連携」を 1 位と 2 位に選んだ。

最初に選ばれた「観光」は、釜山 (29.9%)、福岡 (61.0%)、「企業間連携」はそれぞれ (14.8%)、(25.0%) となった。

釜山では、「環境協力」(10.3%)、「教育・人材育成」(10.2%)、「学術・研究」(8.8%)がその次に選ばれた。一方、釜山では 7 番目だった「災害対応」が福岡では (24.3%) で 3 番目に選ばれた。それ以外の「環境協力」(17.0%)、「教育・人材育成」(15.7%)、「学術・研究」(8.3%) 順は釜山とほぼ同じ結果となった。

福岡市民において、災害対応の答えが多い原因は、地震など自然災害が比較的によく、これに対する認識が高いからである。釜山と福岡を一つの観光圏域と結び、共同でマーケティングを行う「アジアゲートウェイ」プロジェクトの効果を問う質問に対して、釜山は回答者の (58.6%) が「観光を促進させる」と期待感を表した。特に公務員・教員 (87.5%) と製造業従事 (77.7%) で比較的高い比率となった。また、「経済共同体構成」に対して釜山市民の 60.2% と福岡市民の 78.0% が正しいと答えた。釜山の場合、職業別に偏差が現れた。製造業 (87.5%) とサービス業 (66.7%) が平均を上回り経済統合を支持した。

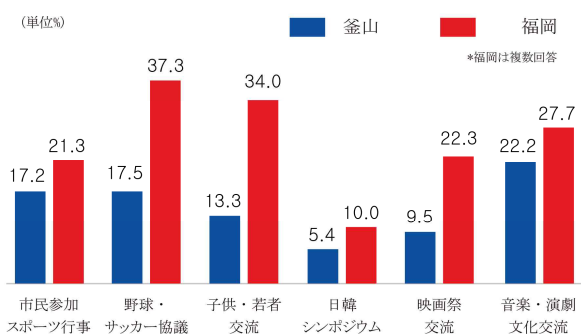
「2009 年友情の年」指定をきっかけに、両地域の交流がより活発になるだろうと考える比率も釜山 (63.8%) と福岡 (78.0%) が互いに高い期待感を表した。釜山の場合、製

造業(87.5%)と公務員・教員(87.5%)、サービス業(83.3%)の比率が高く、「経済共同体」に関する質問においての職業別特性と一致した。

釜山市民に友情の年をきっかけに福岡を訪問する意向があるかについては、54.6%が「意向がある」と答えた。特に、公務員・教員(75.0%)、サービス業(75.0%)、一般事務職(72.1%)の方で積極性が見られた。

「釜山大学東北亜地域革新研究院」イムジョンドク院長は、「過去には、経済協力などの面において、両都市間に温度差が感じられるほど釜山だけに積極的であったが、今回の調査によると、福岡市民の賛成と積極性がより高い。これは凄く望ましい現象」と評価した。

#### 6) 両地域の市民プロ野球・サッカーの交流について



(図 2-13)「友情の都市」に関心が持たれるイベント

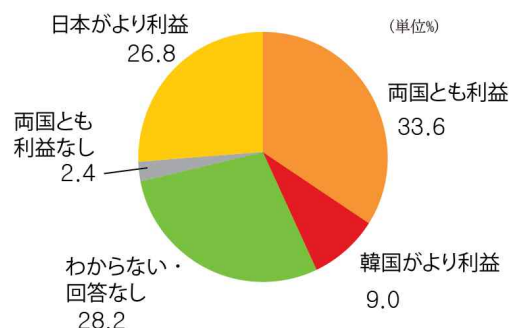
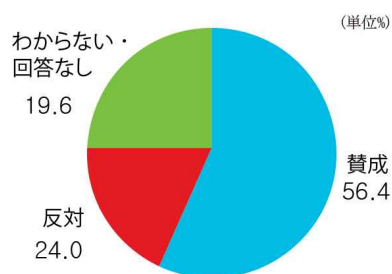
釜山-福岡 2009 年友情の年をきっかけに、両地域の多様なイベントと結縁事業などが推進されている中で、両地域の市民は文化及びスポーツ行事を通じて会うのが良いと答えた。釜山市民の(22.2%)は「音楽・演劇など文化交流」に最も興味があると答えた。「プロ野球・サッカー」(17.5%)、「市民参加スポーツ」(17.2%)、「子供・若者の交流」(13.3%)の順に興味を表した。

福岡市民は「プロ野球・サッカー」(37.3%) 競技が開催されるのを最も希望した。「子供・若者の交流」(34.0%)と「文化交流」(27.7%)、「映画祭の交流」(22.3%)、「市民参加のスポーツ」(21.3%)がその後に続いた。

一方、両地域に縁故を持つプロ野球チームの親善試合が推進され、その開催になるのかに注目されている。釜山と福岡の「友情の年を記念する」イベントとして、両地域を代表するロッテとソフトバンク選手の親善試合ほどいいものはないというのが両地域市民の意見である。これに対して釜山日報社と西日本新聞社は、両地域の球団に親善試合の共同主催を提案し、協議を進めている。



## 7) 日韓海底トンネルに対する釜山市民の考えについて



(図 2-14) 韓・日海底トンネルに対する賛否 (図 2-15) 海底トンネルが利益となる国

「日韓海底トンネルに対する釜山市民の考えはどうなんだろうか」に対するアンケート調査の結果、56.4%が「賛成」し、「反対」24.0%より倍以上高かった。回答者19.6%は「よく分からない」と答えた。

年齢別には「20代」(66.7%)、「60代」(59.4%)の支持率が高く、「30代」(31.1%)は低かった。また、性別では「男性」(57.4%)が「女性」(55.4%)より賛成率が若干高かった。職種別には「サービス業」(83.3%)と「製造業」(75.0%)の賛成率が高く、「無職」(47.3%)、「公務員・教員」(50%)、「主婦」(53.8%)は否定的だった。

「海底トンネルが韓国と日本どちらの方に利益となると思うか」質問に対し、「両方が利益」(33.6%)と答えが最も多く、「日本が利益」(26.8%)、「韓国が利益」(9.0%)の順だった。

年齢は「20代」(40.0%)と「30代」(36.7%)、「職種」は「サービス業」(50.0%)と「一般事務職」(46.5%)が日韓両方に利益となるだろうという考えが多かった。

「日本がもっと利益を出す」と答えた人は「50代」(31.3%)と「40代」(28.2%)、「製造業」(62.5%)と「公務員・教員」(37.5%)が最も多かった。「専門職」(29.4%)と「学生」(13.2%)は「韓国がもっと利益を出す」と答えた。

## 2.2.2. 福岡-釜山の交流

### 2.2.2.1. 福岡-釜山超広域経済圏形成のための共同宣言文

韓国の東南圏と日本九州の主要都市である釜山市と福岡市は、2008年10月20日署名した釜山-福岡超広域経済圏形成のための共同宣言文に立脚し、両都市の繁栄と国境を越えた東北アジアをリードするグローバル超広域経済圏形成のために合意した(表2-18)。

(表 2-18) 共同宣言文内容

共同宣言文内容	両都市は、釜山-福岡超広域経済圏形成のための協力事業として、4大基本方向、9つの戦略、23の細部推進事業、64の課題を確定し、段階的に協力して推進していく。
	両都市は、協力事業を「釜山-福岡経済協力協議会」を中心に推進するが、その実務

上、運営を担当するために関連団体・機関で構成される「協力事業推進委員会」を設置し、協力事業の進捗状況を把握、評価、事業計画の樹立などを推進していく。
両都市は、できる限り早期において経済協力事務所を相互開設し、同事務所と関係機関・企業との連携をもとに協力事業を実施すると同時に両国政府に対し、超広域経済圏実現のために必要な制度と資金支援などを建議する。
両都市は、協力事業を通じて実質的相互協力体制の地域経済共同体を構築していき、最終的には、韓国の東南圏・日本の九州圏まで拡大していくことで東北アジアをリードする超広域経済圏として跳躍する。

### 2.2.2.2. 釜山-福岡超広域経済圏形成のための協力事業

福岡市と釜山市は、福岡-釜山超広域経済圏形成のための協力事業として、4大基本方向、9の戦略、23の細部推進事業、64の課題を確定し、段階的に協力し推進していくことを確定した。また、64課題の内、54の課題は3～4年期間の短期課題として2013年まで推進し、9の課題は中期課題として2014年～2023まで進行することに決めた。残り1の課題は継続的に政府に申し出を行うことにしている（表2-19）。

（表 2-19） 細部推進事業

区分	4大基本方向	9つの戦略	細部推進事業
未来産業の連携発展のため	未来志向的なビジネス協力	<ul style="list-style-type: none"> <li>- 企業間協力環境助成</li> <li>- 未来型産業育成</li> <li>- 相互投資促進</li> <li>- 観光、コンベンション交流協力</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- 経済、企業情報拠点として画像会議システムを揃った経済協力事務所設置</li> <li>- 中小企業 CEO フォーラム運営</li> <li>- 貿易相談会議開催を支援</li> <li>- 自動車部品産業間の交流</li> <li>- 釜山部品素材専用団地造成</li> <li>- 釜山・福岡共同ブランド創設、実質的産業連携と協力による12の事業、34の課題推進</li> </ul>
国際的人材育成のため	人材の育成、活用	<ul style="list-style-type: none"> <li>- 若者人材育成</li> <li>- 実務型人材活用</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- 両都市 26 大学間コンソーシアム活動協力</li> <li>- 小学校の副教材による相互理解促進</li> <li>- 学校間姉妹交流支援</li> <li>- 修学旅行の共同誘致</li> <li>- 専門人力、マッチング協力等超広域経済圏形成に役に立つ人材養成に 目的をにおいて 5 の事業 14 の課題推進</li> </ul>
両都市の市民が自由に往来	日常交流圏形成	<ul style="list-style-type: none"> <li>- 交流圏形成への環境助成</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- 空港・港湾で電子マネーの販売・払い戻し</li> </ul>

できる地域を作るため		- 人的・物的移動への利便性向上	- 新しい地域に航空社就航 - 航空・船舶・鉄道・バス便等交通機関の連携が可能な釜山・福岡間パッケージチケット開発要請 - 交通・公共施設・飲食店等に相手国の言語表記拡大など、人的・物的移動に対する利便性を向上させるための多様な協力事業 5の事業、15の課題推進。
その他	政府に申出	- 政府に申出	協力事業推進上、政府レベルの法的裏付けや制度改善、資金支援などを持続的に共同で案件を申し出るために1つ課題を推進

### 2.2.2.3. アジアゲートウェイ

釜山市と福岡市との公共主催の交流は、行政、スポーツ、社会文化など多様な分野で行われて来た。しかし、その中で最も大きな意味を持つ分野は観光分野ともいえる。これは、両都市の産業構造と密接な関係がある。

福岡市は現在3次産業が地域経済の基盤である。特に、卸・小売り業、レストラン関連、サービス産業は都市全体にある事務室、会社の84.7%を占めている。従って、福岡市の観光産業は地域発展において最も重要な位置につけられている。

福岡市の観光産業マーケティング戦略は歴史的遺産、催事などに焦点を合わせた伝統的意味での観光だけではなく都市型観光も重要視されている。即ち福岡は、観光産業において「博多祇園山笠」、「博多どんたく港祭り」など伝統ある地域の観光資源だけではなく、都市再開発計画として建設された「キャナルシティ博多」と「博多リブレイン」など現代的意味での観光複合施設も重視されていると考えられる。

釜山市も福岡市と同様、3次産業の比率が81.0%を占め、観光に対する関心が高いといえる。2001年釜山市は、「世界の人々が再び訪れたい海洋・文化観光都市」というビジョンと合わせ観光開発の方向を国際経済力及び地域競争力と生活の質を向上させることをスローガンとして設定した。また、開発と保全を重視した継続可能な観光開発と地域基盤型観光開発管理体系の構築を志向している。

さらに、2003年「第3次釜山圏観光開発計画」では、21世紀国際観光市場の継続な成長、東北亜観光市場の浮上、文化及び環境の重要性など、国内外観光市場が急変していることを指摘している。また、釜山市では「海の祭り」、「広安里花火大会」、「PIFF」を観光資源として重視している。地域内の文化行事を海外に広く知らせ観光産業を活性化させるために、釜山市では海外に向けて観光説明会を毎年開催している。

福岡市が釜山市に提案した「アジアゲート2011」とは、1989年に行政交流都市を締結して以来、着実に交流を深めてきた釜山市と福岡市が両都市を「一つの観光交流圏」を目指し、国内外の観光客を「情」という心でお迎えすべく、2008年から取り込まれ

ているプロジェクトである。当初 2011 年までの 4 年間を目標にしていたが、その後もこのプロジェクトを受け継ぐ取り組みが続けられている。これに関連して福岡市が提示したプロジェクトは、「共同プロモーションツールの開発」「両都市及び対外への広報プロモーション」「交流事業の実施」を取り組みの柱とし、両都市の交流を活性化してきた<sup>注 2-2)</sup>。詳細内容としては、観光ルート開発・商品化、両地域イベントの共同連携、観光客共同調査、共同マーケティング及び情報共有、観光ビジネス人材交流、北京オリンピックプロモーション、統一されたロゴマーク・キャッチフレーズ制作などがある。

このプロジェクトは、観光産業を発展させるために新たに導入されたものではなく、当時このような詳細内容をみると既に行われているか検討中の内容であった。

つまり「アジアゲート 2011」というタイトルそのものは、今回新たに導入されたが、内容面では既に推進している構想を一つにまとめ、制度化させるプロジェクトである。

「アジアゲート 2011」という国際協力は、以前から行われてきた多様な交流と協力を制度化することで、より継続性を与えたプロジェクトだと考えられる。

### 2.3. まとめ

第 2 章では、コミュニティ・アイデンティティの概念と都市別コミュニティ・アイデンティティの事例として福岡と釜山について述べた。2008 年「日中韓首脳採択共同声明」が初めて 3 国内で正式に首脳会談が開催されると共に、現在福岡と釜山は国際姉妹都市として数多い会議と交流が行われている。特に両市は海外との観光、国際交流などを通じて国際都市として発展していくという同じ目標を持っていることがわかった。また、両市は、福岡・釜山超広域経済圏形成に向けた協力事業として、4 大基本方向、9 の戦略に基づく 23 の細部推進事業、64 の課題を確定し、段階的に協力して推進していく予定である。両市にとって、観光交流だけではなく、経済交流の先導的な役割を果たすための協力事業である。この事業については、政権が代わっても政策そのものは継続させるべきだと考えられる。

「釜山-福岡市民意識アンケート調査」の結果をみると、「両国関係悪化の中でも市民交流を継続すべきか」との質問に対して 釜山と福岡とも 6 割を超える市民から「交流は継続すべきだ」と回答が出たことから福岡と釜山はお互いに最も近い国際都市であり、両都市市民からも継続関係が求められている。

また、釜山市と福岡市が共同で推進している超広域経済圏形成構成は、比較的近い地域に存在する姉妹都市間で行われている国際交流である。まず友好と親善を主な目的とする親善交流型ネットワークを行いながら最終的には、より具体的協力が可能な強いネットワークへと発展させることを目的としている。この点については、現在同地域に存在する他都市間国際ネットワークからも大きな注目を集めている。

特に「アジアゲート 2011」は、以前から行われてきた多様な交流と協力を制度化することで、これからも両市の交流を継続させていこうとのお互い強い意思を表明したものである。

<sup>注 2-2)</sup> FUKUOKA BUSAN CAFE [http://cafe.city.fukuoka.lg.jp/asia\\_gateway/](http://cafe.city.fukuoka.lg.jp/asia_gateway/)

### 第 3 章 サインコミュニケーション

## はじめに

本章は、公共サインデザインとサインシステムの概要把握を目的としており、サインコミュニケーションとして公共サインデザインとサインシステムについて述べる。

公共サインデザインにおいては、その目的と構成要素、種類と機能について理論的整理を行う。

### 3.1. 公共サインデザイン

公共デザインとは、公共のあらゆる場所と情報などをデザインするものである。また、公共サインデザインとは、ものという意味ではなく情報そのものをデザインすることで、目に見える実態が人間との関係の中で記号化され情報として適用させるが、商業性が排除された公共の利益のみを提供する目的でデザインされているものと言える。

人類が最初に居住したと思われる洞窟で、今でも見ることができる壁画、遺跡地などからみると、サインは先史時代から存在してきたと考えられる。

しかし、このような壁画などは、ある目的があるため描かれているものではなく、単なる宗教であり、呪術的行為での意味が強かった。時間と共に象徴化されたサインは、徐々に抽象的意味の表現では最早不可能だとの認識が持たれ始めた。また、社会組織もより複雑化したため、象形文字が考案されることになった。

サインから発生した言語の使用が増加されてからその重要性は益々大きくなり、人類の文明は、この文字の使用から始まったと言っても過言ではない。古代のサインが持つ本来の意味が、現代に至って多少薄くなったが、実用的でより合理化された現代のサインは、国際的コミュニケーションの手段としての役割が重要視されると共に活用範囲と価値も一層高くなってきた。

英語の「Sign」とは、記号、符号、徴兆、配慮、信号、看板、掲示、標識、表紙などと解釈される。しかし、英語の語源辞書では「Sign」はラテン語である「Signore」又は「Signum」と説明されている。その意味は「to mark」、表、表紙、象徴若しくはシンボルをつくることだと説明されている。

Signal, Signature, Signify, Assign, Consign, Resignなど語根である「Sign」を共有する数多い単語がある。サインとは、人と人、人とのもの、ものとのものとの関係を知らず、また指示する大衆コミュニケーションの手段として象徴的性格をあらわすコミュニケーション道具とも言える。すなわち、人間若しくは環境の理解とその行動を補助する情報伝達手段をあらわすものである。

情報伝達能力などが落ちるサインは、コミュニケーションと視覚的に障がいを齎すため、サインの設置環境との調和を考慮し、審美性を図り、曖昧性が排除された意味での正しい認識のため、一貫性と客観性を保つことが必要である。

#### 3.1.1. 目的

数多い情報から目的を達成するためには、その中で必要な情報のみを選ぶ必要がある。現代人の欲求は、何よりも早めにその目的を達成することである。サインに関連

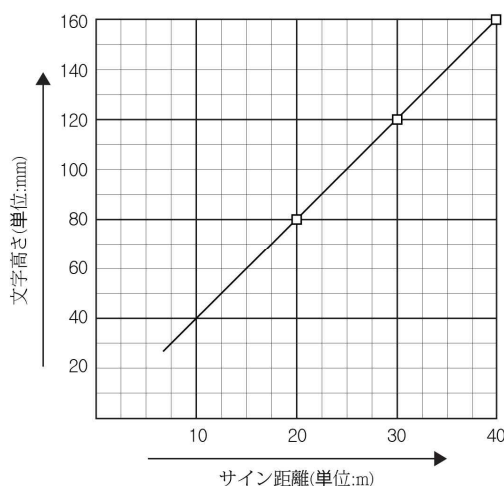
して今まで数多く研究されてきたが、その中で、より良いサインをつくるための条件として1967年ニューヨークの近代美術館で開催された交通標識会議で「明確性」、「最小限の意味」、「標準性」、「反復性」などが議論された。勿論、交通標識は直接生命とかかわりが強いため、移動する車の中で読まれる標識と駅の区域内でのサインは、お互いに相違があると思われる。

空港若しくは地下鉄での内部の誘導サインにおいて、視認距離と文字の高さとの関係は、日本のユニバーサルデザインの特集記事で(株)I DESIGNの代表取締役である兒山啓一の発表による基準(図3-1)によると、ユニバーサルデザインを考慮した研究であることで高い意味を持っている。また、この条件は、サインが如何なる場面においても有効であり、基本的条件が充足されると言われている。また、国際航空運送協会(IATA)は、国際空港において乗客と一般人の流れをよりスムーズに誘導するサインの一般プリンシプルを(表3-1)のように提案している。

このような条件としては、サインを機能的側面から分析すると「可読性」、「単純性」、「統一性」、「連携性」の4つの一般原則がある。さらに、これに心理的要素である「信頼感」、「美しさ」、「快適性」などが含まれることで、サイン環境としての満足感は高くなると考えられる。

サイン環境を総合的に整理するためには、視覚的情報に関するすべてにおいて検討を行い、建築、照明、通信、各種設備などと密接な提携を持つ必要がある。

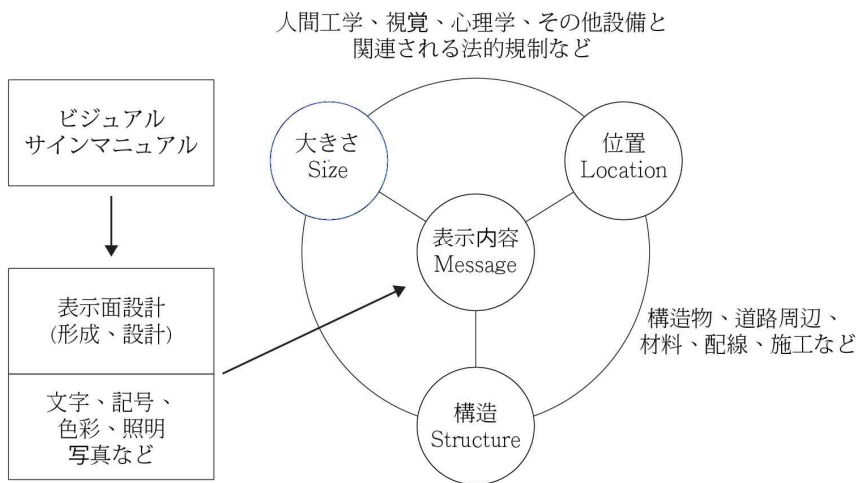
表示内容の決定と共に、表現方法についても広い視野での状況把握が重要である。その為には(図3-2)のような公共デザインを設置する側(情報を送る側)の明快な技法が必要である。簡単に言えば、「何を」=(表示内容)、「どこに」=(設置場所)、「どのような大きさと技法で」=(形状、構造、装置、調整)として表現するかである。公共サインを設置する際には、領域の問題、公共機関、施工主、デザイナー、制作者など、数多い関係者との調整が必要である。



(図3-1) サインまで距離と文字高の基準

(表 3-1) サインの一般プリンシプル

統一性	連携性
国際空港で使用するサインは、世界で通じるよう統一させる必要がある。	方向指示のサインは、乗客と一般人が必要とするすべての場所から情報を得ることができ、各サイン間には連続性が必要。
単純性	可読性
サインは、可能な限り単純でなければならない。搭乗口側の通路と搭乗口の方向は原則数字と補助的に矢印のみ表示を行う。	サインにおいて、文字の大きさは読む位置と距離に関連があるため、すべての条件もとで明確に判読が可能な場所へ設置すべきである。



(図 3-2) 公共デザインを設置する側の明快な技法

### 3.1.2. 構成要素

サインを成立させる要素として、グラフィック、制作方式、施工場所及び方法などをあげることができる。具体的サインの計画においてこういうデザイン要件を検討する必要がある。

#### 1) グラフィック

サインは情報を視覚的に表示するためのものであるため、グラフィックは最も重要な構成要素である。その要素を (表 3-1) のように分類することができる。

(表 3-2) グラフィック分類

1. 表示される情報内容	5. 図表類
2. 文字	6. 色彩
3. ピクトグラム(絵文字)	7. レイアウト
4. グラフィックシンボル	8. 表示方式



ここで最も重要なのは表示される情報の内容である。レイアウトが独創的で美しい画面になっていても伝える内容が適切でない場合、サインの存在価値は薄くなってしまふ。その為、これを考慮して書体、大きさ、背景色と文字色との関係などを設定する必要がある。ピクトグラムは言語、文化の差を超え、情報を伝える場合又は、書体としての判読ができない距離から視認したい場合などに活用される。

書体とピクトグラム、図表など、グラフィック要素をレイアウトする場合、視認性と判読性に留意する必要がある。

## 2) 制作方式

サインはその周辺条件によって制作方式と仕様などが異なるため、器具の種類は数多い。便宜上照明方式の違いによって（表 2-2）のように分類することができる。器具形式を選ぶ際には必ず考慮すべき条件として、建築空間との適合性、サインとしての注目性、安全性、補修性、経済性などがあげられる（表 3-2）。

（表 3-3）器具形式

内照式サイン	照明器具を本体に入れて表示面を内部から照らす方式。
外照式サイン	器具の外部に照明器具を設置し、表面を照らす方式。 サイン本体に照明器具を設置する場合と近くの天井若しくは壁に設置する場合がある。
無灯式サイン	パネルなどを利用しつくることで、特別照明を必要としないもの。 最近では、薄型磁光式 <sup>注 3-1)</sup> 若しくは可変式表示方式 <sup>注 3-2)</sup> の利用も増加している。

資料：田中直人,サイン環境のユニバーサルデザイン,学芸出版社,2002,p.18

## 3) 施工場所及び方法

施工場所による分類を（表 3-3）にまとめる。

（表 3-4）サインの施工場所

ハンガー型	天井からぶらさげる方式で、天井に直接設置する方式とペンダント型がある。
突出型	壁、柱などから通路方向へ突出させ設置する方式。
付着型	壁に付着する方式で埋込型、半埋込型、壁の外側に設置する型などがある。
自立型(スタンド型)	床若しくは路面上に設置する方式で固定型と可変型にわけることができる。

資料：田中直人,サイン環境のユニバーサルデザイン,学芸出版社,2002,p.18

ハンガー型と突出型は高い位置に設置されるため、遠距離からも視認性が高く誘導サイン、位置サインなどで活用される場合が多い。自立型は表示面の高さによって使用目的が異なる。サインは掲示場所によって効果が大きく異なり、利用者に見せられ

注 3-1) 液晶パネルなどを使用し、厚みを薄くした形式のサイン。

注 3-2) 表示面を分割し、伝える情報を変えることが可能なサイン。

てこそその価値が認められるため、誘導サインは利用者の動線方向と対面になるよう設置するなどの努力が必要である。

### 3.1.3. 種類と機能

サインは「環境の中で理解し、行動へと移す情報伝達手段」であり、それを体系的に計画、設置することをサイン計画という。伝達機能によってサインを大きく分類すると、記名、誘導、案内、説明、規制など5種類がある。

記名サインの視認性が高い場合には、記名サインの内容だけでも誘導機能が可能な場合がある。誘導サインは、記名された目標の場所などがわかりにくい場合に必要である。

案内サインは複数の表示の中で事前に目標とする場所の表示を選び出し、そこに行く方向を含み全体が認知できる利便性のために利用される。

説明サインと規制サインは、すべての場所において必要に応じて使用される。サイン計画を実行することは、サインの機能、種類を明確にすることは勿論、計画対象となる場所ごとの特性に合わせて必要な品物を選定するなど、相互の関連性が重要である。

#### 1) 記名サイン

案内場所と対象の名称をあらわし、他のものとは識別できる機能を持ち、表示内容としては、地名、河川名、トンネル名、交差点名、団体名、社名、店舗名、職種、洞名、室名、部署名、窓口名などである。表示物としては、名札、表札、看板、壁面サイン、旗などである。

#### 2) 誘導サイン

特定の場所と施設などへ向かうことができるよう、目的とした場所若しくは対象に対する方向と矢印による指示を示すサインである。このサインに表記する情報は、多くの利用者が共通として必要とするものに限定して掲示する。そのためには、文字以外グラフィックシンボルかカラーシステムの導入を図るなど、視認性が高く表現されるよう留意する必要がある。

#### 3) 案内サイン

案内場所と対象の位置などの関係を全体的に示し、利用者の行動選択において必要な情報を提供するサインである。このサインに表記される情報は、利用者の多様な要求に答えられる豊富な内容である必要があり、理解し易くするために図形化するなどの計画が必要である。

また、サインを成立させる要素として、グラフィック、器具形式、設置位置がある。表示内容には地域、ルート、全館、フロアなどがあり、表示物としては地図版、ルート案内、管内案内版などがある。

#### 4) 説明サイン

管理者の意図若しくは案内場所の内容を示すサインである。表示内容にはお知らせ、断り、料金、利用時間、施設説明、由来説明、趣旨説明、作動説明、風景説明などがある。また、表示物は掲示板、告示板、解説板、説明板、プレート、ステッカーなどがある。

#### 5) 規制サイン

安全、秩序などを維持させるための行動を示すサインであり、表示内容には禁止表示物、禁止マークなどがある。禁止関連表示物には、警告表示板、注意表示板、警告マークなどがある。また、指示関連表示物には、指示表示板、指示マークなどがある。

### 3.1.4. サインコミュニケーションの機能

コミュニケーションとは、社会性を持った過程である。人間すべての行動は、視覚細胞を通じて脳の視覚中枢に伝え、脳はこれを判読することになる。このような視覚的刺激を通じて行われる情報伝達、収容過程を視覚コミュニケーションとしてのサインと言える。

人間は、無意識にサインを見て、サインの指示通り動くため、サインの意味が明確である必要がある。また、国際空港は国際的に通用されている共通言語としての役割を果たす必要があるため、視覚による情報伝達は国、民族の普遍性と風習を超える必要がある。

サインは情報のやりとりを行うコミュニケーションだともいえる。学者によってはコミュニケーションの重視する部分に差があるため、正確な定義は多少異なるのである。

この用語は、通じ合い、総合理解、コミュニケーションメディア、コミュニケーション技術、コミュニケーション情報など、多様な意味として使用される。以上の内容を踏まえ、コミュニケーションを定義すると、「二つの個体間で意味が共有できるために、ある意味が一方または総合に伝達される過程」だと言うことができる。結局、コミュニケーションの一般的意味は情報に関わる行為であり、究極的には人間同士の間メッセージを伝達することを目的としていることだと考えられる。

コミュニケーションは、発信者と受信者間の接触によって行われる対人コミュニケーション、マスメディアを通じて不特定多数の人々に対して大量の情報が伝達されるマスコミュニケーションに区分することが一般的である。

日常生活環境では、様々なサイン環境が存在する。外部から建物の施設内容がわかるように設置するサインがある。大きさによっては屋上に設置する場合もあるが、屋外、玄関周辺に設置するケースが多い。外部道路から内部空間まで誘導するサインも重要である。公共性を高くする目的では、施設の名称などを外部の歩行者にアナウンスする方法が有利ではあるが、このようなサインは商業を目的とするサインと広告物が多い。美しい景観を目的とする景観デザインにおいて、サインの大きさ、形態、色彩などをどのような方法で規制して周辺と調和させるかが重要である。

## 3.2. サインシステム

### 3.2.1. サインシステムの概要

特定の施設やエリア内で、複数のサインの表示内容や表示方法などに相関関係を与えて、個々のサインの総和で一定の目的に沿った情報提供を行うとき、それらサイン類の全体を「サインシステム」という。すなわち、「サインシステム」と呼ぶには（表3-4）の特徴を備えていることが要件になる。

（表 3-5） サインシステムの特徴

1	複数のサインで構想されていること。
2	サイン類の全体で所定の情報が伝わるよう、相互補完的に計画されていること
3	対象空間内を移動中に、情報を連続的にたどることができるように計画されている
4	サイン類はいくつかの種類に分類でき、同種のサインは統一的な様式を持っている
5	システムを構成する各種サイン間の用語法や表示方法などを持っている

ある施設やエリア内に設置される種々のサインがシステム化されていることで、空間内に固定的に表示したサイン類でも、移動する利用者の誘導案内を可能にすることができるし、またその空間全体が特定の主体者によって維持管理されていることを、利用者に伝えることができる<sup>注3-3)</sup>。

### 3.2.2. 釜山市のサインシステム

釜山市では、現況の屋外広告物が益々大型化、無秩序化されることによって広告本来の目的である情報伝達の機能が喪失され、都市美観と生活環境が阻害されている。

その為、店舗などの利益と公共の利益を同時にあげることができる屋外広告物を表示するために「釜山広域市屋外広告物表示ガイドライン」（以下ガイドライン）を作成した（表3-5）。

（表 3-6） 釜山市屋外広告物表示ガイドライン

特定区域の指定	位置： 条例による管轄区域 面積：○○洞(㎡)、○○地区等 区域：別途図面表記区域
特定区域指定方法	特定区域は対象地域に対して区郡の告示による指定。
広告物等の一般的表示方法	① 1店舗当たり表示が可能な看板の合計は2つとする。但し、各項いづれかに該当する場合には例外とする。 1. 道路の曲角部分と道路を両側に接する店舗等については横型看板に限って1つ追加することができる。 2. 医療施設、薬局は横型看板以外にピクトグラム型の追突式看板を1つ追加することができる。

注3-3) 赤瀬達三、サインシステム計画学-公共空間と記号の体系、2013.9.30

	<p>② 新築建物の外壁損傷を防止し、広告内容が変更された場合、新しい看板への交換を容易にするため、看板掲示用枠を設置しなければならない。</p> <p>③ カーテンウォールのガラスには広告物を設置することができない。但し、区、郡の広告物審議委員会（以下委員会）の審議を経て窓枠又は構造物等に設置された看板掲示用枠は例外とする。</p> <p>④ 広告物の表示は建築物及び店舗等の業種など、周辺環境と隣接した他の広告物と比較し、形態、大きさ、色彩が調和されるようデザイン及び設置しなければならない。</p> <p>⑤ 広告物の色彩は、店舗等の特性が反映される色彩を使用するが、建築物と周辺環境を考慮し使用する。但し、高彩度の原色使用は遠慮する。</p> <p>⑥ 広告物の照明は柔らかい間接照明方式及び外部照明方式と内部照明方式で設置する場合、文字または図形部分の部分照明方式によるものとし、点滅方式若しくは光源を露出させて使用することは遠慮する。</p>
<p>広告物の種類別表示方式</p>	<p>① 横型看板表示方法</p> <p>1. 板状の形としての設置は遠慮し、立体型の設置を勧める。但し、老朽化した建物の場合、壁面の美観のためベース板を設置し、その上に立体型の看板を設置することができる。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- 3階以下に設置すること。</li> <li>- 横方向は建物壁面の横幅の80%以内（最大10m以内）とし、縦方向60cm以内とする。また、厚さは建物壁面から30cm以内に設置しなければならない。</li> </ul> <p>2. 建物最上段の横型看板</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- 4階建て以上建築物の最上段には、当該建物名若しくは当該建物を使用しているもの（建物面積の1/2以上）の氏名、商号またはこれら象徴する図形に限って建物2面に立体型の1看板（建物名など）をそれぞれ設置することができる。</li> <li>- 看板縦文字の大きさにおいて、5階建て以下の建築物は70cm以下を基準とし、1層増加することに10cm増加（最大2m以内）、横文字の大きさは建物最上段の横幅の50%以内に限って設置することができる。但し、規格を超える建物名の表示方法に対しては委員会の審議を受けて設置することができる。</li> </ul> <p>3. 建築物の主出入口の上部壁面には、当該建築物の案内のための総合案内表示板を設置することができる。店舗等の看板合計に含め、総合案内表示板の設置位置、規格、デザイン等に対しては、周辺との調和などを考慮し、委員会の審議を経て設置しなければならない。</p> <p>4. 既存法律上、申告対象外の横型看板（面積5㎡以下）においても本</p>

ガイドラインの適用を受ける。

② 突き出し看板の表示方法

1. 文字は横書きを原則とし、看板のデザイン上、やむを得ない場合は縦書きとすることができる。
2. 建築物の規模と店舗等の数を考慮し、建築物全体に統一された掲示用枠を設置しなければならない。
3. 建物の前面幅が 10m 以下であれば一列、10m が超える場合は建築物両側の最端部に一列を追加して設置することができるが、突き出し幅は一致させる。また、各建築物ごとに統一させるかつ、一列に設置し、看板の規格及び模様を統一させ、地面とは 3m 以上（歩道がない場合 4m 以上）離隔させなければならない。
4. 看板規格は、横 80cm(掲示用枠含め 100cm)、縦 100cm、厚さ 50cm 以下に設置しなければならない。
5. 建物の 5 階以下に設置しなければならない。また最上階が 5 階以下の場合には表示することができない。但し、最上階が 2 階の場合、表示は 2 階までとする。
6. 突き出し看板表示が困難な建築物の 1 階には、委員会の審議を受け、店舗等の出入口の左右いずれか 1 面の表示面積が 0.5 m<sup>2</sup>以内(厚さ 20cm)とする小型突き出し看板の設置はできる。

③ 支柱利用看板の表示方法

1. 都市地域（市街化地域）内では、支柱利用看板の設置を禁じる。但し、総合案内看板表示版が設置できない 5 階以上の建築物とし、該当する建築物の店舗等の数、広告物の規格、周辺との調和、設置の必要性などを総合的に考慮し、委員会の審議を経て当該建物の敷地内に「支柱利用総合案内板」の制限的設置ができる。この場合、看板上端までの高さは地面から 4m 以下とし、面積は 1 面最大 3 m<sup>2</sup>以下とする。

④ 公演看板の表示方法

1. 公演看板の表示は禁ずる。但し、複合上映館、デパートその他これに類似するものについては審議（掲示施設含む）を経て設置することができる。

⑤ 屋上看板の表示方法

1. 屋上看板の表示は禁ずる。但し、次の項目のいずれか 1 に該当する用途でかつ、立体型看板として設置する場合はそうではない。
  - 建築法施行令「別表 1」第 9 号「ガ」項目に該当する病院表示図形。
  - 建築法施行令「別表 1」第 6 号「ガ」項目に該当する宗教集会場表示図形。

⑥ 縦型看板・アドバルーンの表示方法

- 縦型看板・アドバルーンの設置は禁ずる。

	<p>⑦ 懸垂幕の表示方法</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- 懸垂幕の表示は禁ずる。但し、指定掲示台に限っての表示はできる。</li> </ul> <p>⑧ 窓利用広告物の表示方法</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- 窓利用広告物の表示は禁ずる。但し、建物 1 階に限って安全対策として高さ 20cm 以下の接着性があるビニル、紙などの材質を利用したの設置は可能だが、商号、ブランド名のみに限る。</li> </ul> <p>⑨ 電気を利用する広告物などの表示方法</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. 点滅方式のネオンサイン、動画（LED, LCD, PDP, CRT その他、これに類似するもの）形式の広告物の表示は禁ずる。但し、商業地域として住居地域に接しない地域などにおいて、市長・郡守が地域特性及び業種を考慮し住居環境に支障がないと認められた場合に限っては委員会の審議を経て許可する。</li> <li>2. 特別理由がない限り、電気配線、安定器など、電気機材が外部へ露出されてはならない。</li> <li>3. 照明の光源を使用する広告物の場合には、極力省エネルギー製品を使用しなければならない。</li> </ol>
<p>広告物審議など</p>	<ol style="list-style-type: none"> <li>① 屋外広告物など管理法、施行令、条例、ガイドラインなどの規定による委員会の審議対象広告物などを表示しようとするものは、委員会の審議を受けなければならない。</li> <li>② 第 1 項の規定による審議は、小委員会で審議を経て議決することができる、この場合委員会で議決したものとする。また、必要だと認めた場合は書面による審議の施行ができる。</li> <li>③ 区庁長・郡守は許可申請または、申告した広告物の表示方法が都市美観を著しく阻害される恐れがあると認めた場合は、ガイドライン規定に関わらず委員会の審議へ上程し、その結果によっては表示することができる。</li> <li>④ 審議の際、提出書類は屋外広告物など管理法施行令第 7 条第 1 項規定による許可申請へ提出する書類とし、原色図案には図案などの寸法及び縮尺を表示する。また、広告物表示面積と図案など、面積根拠を添付しなければならない。</li> <li>⑤ 広告技術の発展と情報化時代にこたえるために、広告物等の高品格化また、都市景観に貢献する場合、先端技術を使用した広告物等の表示は、委員会の審議を経て緩和し表示することができる。</li> </ol>
<p>適用の特例</p>	<p>区庁長・郡守は、令第 13 条または令第 31 条の規定による表示方法若しくは、該当地域の地区単位計画書上、広告物等の表示方法またはこのガイドライン規定の適用が著しく不合理だと認める広告物等を表示しようとするものが、適用が不合理する理由及びその他必要な資料などを提出し、委員会で認められた場合には、表示方法を緩和し適用することができる。</p>
<p>その他</p>	<ol style="list-style-type: none"> <li>① 市庁または郡守・区庁長は、建築許可または使用承認の際、建築主に</li> </ol>

	<p>対して屋外広告物表示ガイドラインによる広告物表示方法などを書面によって告示することができる。</p> <p>② 共同住宅団地内の近隣生活施設(団地内福利施設)に設置する広告物の表示方法は、同ガイドラインに従う。</p> <p>③ ガイドラインで定められていない事項については、屋外広告物等管理法、同法施行令、市・郡の条例及び国土の計画及び利用に関する法律による地区単位計画書で定めた内容に従うものとする。</p>
--	-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

資料:釜山市、2008年

### 3.2.3. 福岡市のサインシステム

福岡市では、良好な景観を形成し、公衆に対する危害を防止するため、屋外広告物を表示する際のルールとして、屋外広告物条例による設置基準を定めている(表3-6)。屋外広告物は設置場所、広告物の仕様、照明方法、表示方法などによって分類することができる。

また、屋外広告物とは、「常時または一定の期間継続して公衆に表示されるもの」で、営利、非営利の目的を問わずに文字のみではならず、絵や写真なども広告物の対象となる。具体的には、はり紙、はり札、立看板、広告板、突き出し広告、たれ膜、電柱広告、イルミネーション、ネオンサイン、アドバルーン、電光ニュース、車体利用広告などをいう<sup>注3-4)</sup>。

(表3-7) 福岡市屋外広告物の設置基準

広告物の種類	設置基準
屋上広告(屋上広告塔、屋上広告看板)	<p>① 建物の屋上に設置するサイン。広告物の高さは、地上から屋上(広告物を設置する箇所)までの高さの3分の2以下が一般的規制基準である。</p> <p>② 地面から広告物の上端までの高さは51m以下とする。</p> <p>③ 地上に設置する広告塔の場合、地面から広告物の上端までの高さは30m以下とする。</p>
建築中の建物への広告物	<p>① 壁面の広告板の場合、壁面積の3分の1以下かつ表示面積50㎡以下とする。</p> <p>② 防音などの養生シートや養生パネルに直接塗りつける広告物の場合、表示面積は壁面面積の3分の1以下とする。</p>
工事現場の仮囲いへの広告物	<p>① 表示面積は50㎡以下とする。</p> <p>② 仮囲いが一体となっている場合、各面に提供される表示面積の合計が50㎡以内とすること。</p> <p>③ 法令などで表示が義務づけられているものは除く。</p>
電柱類を利用するもの	<p>① 直接塗り付けの場合、広告物の高さは地上から1.2m以上とし、広告物そのものは1.8m以内とする。</p>

注3-4) 屋外広告物の手びき・住みよい福岡市を



	<p>② 突き出しの場合、広告物の高さは地上から 4.5m 以上（歩道上では 2.5m 以上）とし、広告物そのものは 1.2m 以内とする。また、突き出し部の長さは 0.5m 以内とする。</p> <p>③ 巻き付けの場合、 広告物の高さは地上から 1.2m 以上とし、広告物そのものは 1.8m 以内とする。</p>
建築物より突出するもの	① 道路境界線から出幅は 0.8m 以内（歩道上では 1m 以内）とし、 広告物の高さは地上から 4.5m 以上（歩道上では 2.5m 以上）とする。
立看板	① 幅 0.9m 以内、高さ 1.8m 以内とする（脚の長さ含まず）。また、脚の長さは地上から 0.3m 以内とする。
はり紙、はり札の類	① 面積は 1 m <sup>2</sup> 以内とする。
定期路線バスの外面を利用するもの	<p>① 車体の外面の一部を利用する場合、側部（左右それぞれ）表示面積は 5 m<sup>2</sup>以内、個数は 3 個以内とする。また、後部表示面積は 0.5 m<sup>2</sup>以内、個数は 1 個とする。</p> <p>② 車体の全部を利用する場合（ラッピングバス）、窓面を利用する際、側部及び後部のみとし、表示面積はそれぞれの窓面積の 30%以内とする。また、広告物の色彩、意匠などは都市の景観と調和のとれたものとする。</p>

### 3.3. まとめ

第 3 章では、サインコミュニケーションとして公共サインデザインの目的、構成要素、種類と機能などについて述べた。空港若しくは地下鉄での内部の誘導サインにおいて、兒山啓一の発表による基準と国際航空運送協会（IATA）の国際空港において乗客と一般人の流れをよりスムーズに誘導するサインの一般プリンシプルは、サインの「可読性」、「単純性」、「統一性」、「連携性」の 4 つの一般プリンシプルの重要性を主張していた。

しかし、釜山と福岡のサインシステムにおいて、その特徴とサインシステムの条件など、理論的整理はされているものの両都市共に明確な基準がなく、デザイナーに委ねるケースが多い。また、サインシステムのプリンシプルなどは存在せず、サインの大きさと色彩など、統一されていないサインが頻繁に見られている。

利用者のニーズなどは全く考慮せず、デザインのみ重視したサインは、「可読性」に弱く、間違った情報と外国語表記なども多いため、利用者に不便を与える恐れがある。

今後、都市環境改善と利用者の利便性などに配慮し、「可読性」、「統一性」などサインの一般プリンシプルを明確化させると共に、その内容を制度化し、基準とプリンシプルに合わせたサインシステムづくりが必要だと考えられる。

## 第4章 福岡-釜山におけるゲートサインデザイン提案のための アンケート調査

## はじめに

本章は、福岡-釜山のゲート内において、共同使用が可能なサインデザインの提案を目的としており、両都市のゲートを対象に4回にわたってアンケート調査を行う。

### 4.1. 第1回アンケート調査

#### 4.1.1. 調査目的

新規サインデザインの提案のため、まず予備調査として釜山市の国際旅客船港、空港、鉄道駅の現状と問題点を把握し、その改善方向を探ることを目的とする。

#### 4.1.2. 調査概要

福岡と釜山の両都市において共同使用が可能なゲート内のサインデザイン提案前の基礎段階として、両都市のイメージと既存ゲート内サインデザインの評価と改善事項について調査を行った（表4-1）。

（表4-1） 調査概要

区分	内容
調査分野	① 福岡、釜山のイメージ ② 福岡、釜山のゲートイメージ ③ 福岡、釜山のゲート内サインデザイン評価 ④ 福岡、釜山のゲート内案内システム改善事項
調査場所及び対象	釜山；金海国際空港、国際旅客船港、釜山駅などの利用客 福岡；福岡空港国際線、博多駅などの利用客
調査対象者の一般概要	韓国人 106 人、日本人 62 人、中国人 11 人、その他 25 人（合計 204 人）
調査方法	直接個人とアンケートによる面接調査
調査期間	2012 年 9 月 1 日 ～ 9 月 30 日

調査対象は、「韓国人」106人、「日本人」62人、「中国人」11人、「その他外国人」25人の計204人とした。また、性別は「男子」119人（58.3%）、「女子」85人（41.7%）である。調査場所は釜山では、主要なゲートである金海国際空港、国際旅客船港、釜山駅とその他である地下鉄である。福岡では福岡空港国際線、博多駅で行った。

調査方法としては、ゲートを利用する利用客に対してアンケート調査紙を渡して直接面接を行いながら調査を行った。また、両都市の「空港」、「旅客船港」、「鉄道駅」内の既存サインは、写真イメージを添付して回答者に事前に説明を行いながら評価させた。

#### 4.1.3. 調査対象者の一般概要

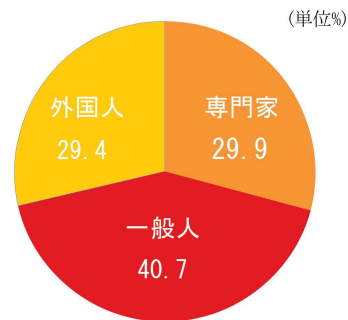
##### 1) 調査対象者

調査対象者は、「専門家」29.9%（61人）、「一般人」40.7%（83人）、「外国人」29.4%（60

人)の順である。

(表 4-4)調査対象

区分	回答数	%
専門家	61	29.9
一般人	83	40.7
外国人	60	29.4
合計	204	100.0



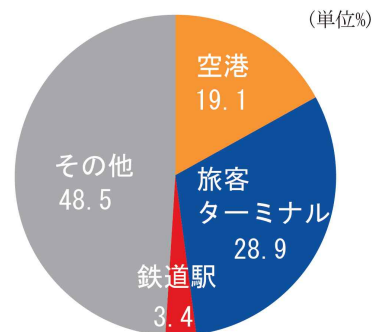
(図 4-2) 調査対象グラフ

## 2) 調査場所

本調査の調査場所は「国際旅客船港」28.9%(59人)、「金海国際空港」19.1%(39人)、「釜山駅」3.4%(7人)の順である。

(表 4-5) 調査場所

区分	回答数	%
金海国際空港	39	19.1
国際旅客船港	59	28.9
釜山駅	7	3.4
その他	99	48.5
合計	204	100.0



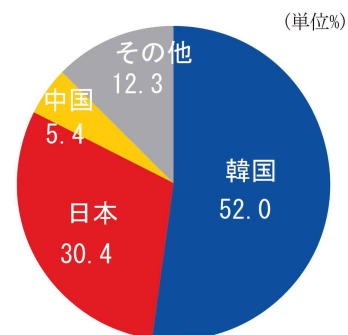
(図 4-3) 調査場所グラフ

## 3) 国別による分類

本調査の回答者の国は「韓国」52.0%(106人)、「日本」30.4%(62人)、「中国」5.4%(11人)の順である。

(表 4-6) 国別による分類

区分	回答数	%
韓国	106	52.0
日本	62	30.4
中国	11	5.4
その他	25	12.3
合計	204	100.0



(図 4-4) 国別による分類グラフ

それ以外の国家は「アメリカ」「ドイツ」「カナダ」「香港」など以下の通りである(表 4-7)。また、外国人(韓国人以外の人を指す)計60人中、韓国国内居住者24人

と韓国国外居住者 36 人は韓国人(106 人の中に含む)として表記した。

(表 4-7) その他の国

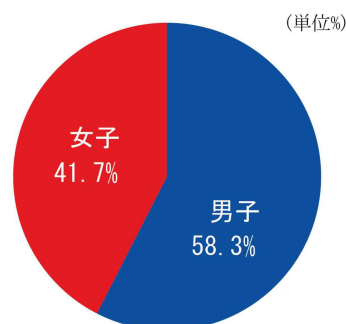
区分	回答数	区分	回答数
アメリカ	5	イギリス	1
ドイツ	2	オーストラリア	1
カナダ	2	ホンジュラス	1
香港	2	インドネシア	1
オランダ	1	チェコ	1
デンマーク	1	コロンビア	1
ベルギー	1	フランス	1
ブラジル	1	無回答	2
アイルランド	1	合計	25

#### 4) 性別による分類

本調査の回答者の性別は「男性」58.3%(119人)、「女性」41.7%(85人)であった。

(表 4-8) 性別による分類

区分	回答数	%
男性	119	58.3
女性	85	41.7
合計	204	100.0



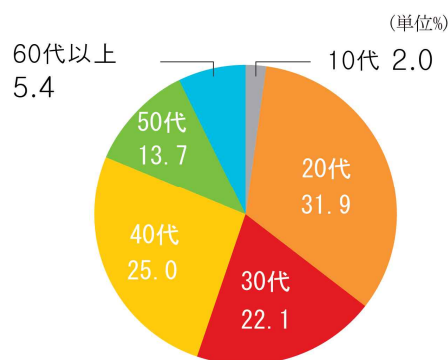
(図 4-5) 性別による分類グラフ

#### 5) 年齢別による分類

本調査の回答者の年齢層は「20代」31.9%(65人)、「40代」25.0%(51人)、「30代」22.1%(45人)の順であった。

(表 4-9) 年齢別による分類

区分	回答数	%
10代	4	2.0
20代	65	31.9
30代	45	22.1
40代	51	25.0
50代	28	13.7
60代以上	11	5.4
合計	204	100.0



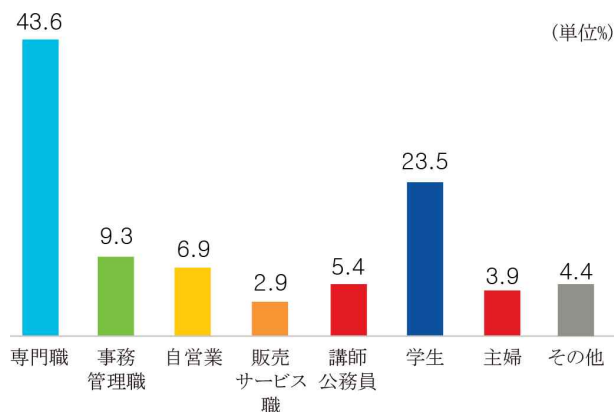
(図 4-6) 年齢別による分類グラフ

#### 6) 職業別による分類

本調査の回答者の職業は「専門職」43.6%(89人)、「学生」23.5%(48人)、「事務・管理職」9.3%(19人)の順であった。

(表 4-10) 職業別による分類

区分	回答数	%
専門職	89	43.6
事務・管理職	19	9.3
自営業	14	6.9
販売サービス業	6	2.9
教師・公務員	11	5.4
学生	48	23.5
主婦	8	3.9
その他	9	4.4
合計	204	100.0



#### 4.1.4. 福岡と釜山のイメージ

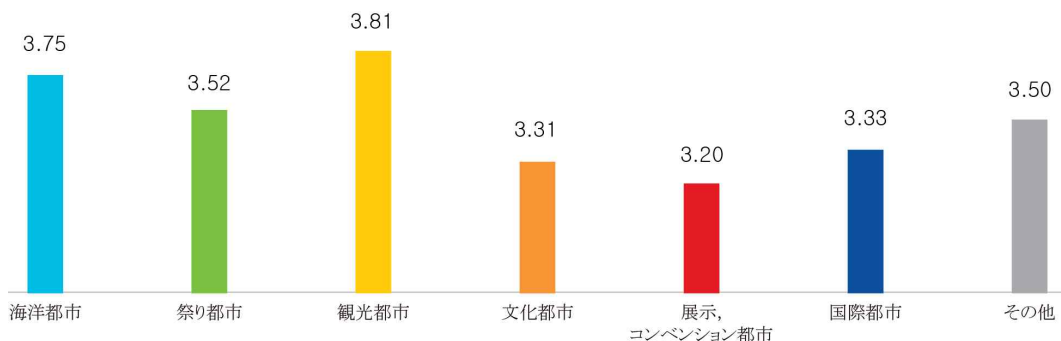
##### 1) 福岡を代表するコンセプト

福岡を代表するコンセプトについての評価点は「観光都市」が 3.81 点と最も高く、続いて「海洋都市」3.75 点、「祝祭都市」3.52 点の順であった。

(図 4-7) 職業別による分類

(表 4-11) 福岡を代表するコンセプト

区分	評点 (5点満点)	とても そうだ		そうだ		どちらとも 言えない		あまり そうでない		全く そうでない		合計
		回答 数	%	回答 数	%	回答 数	%	回答 数	%	回答 数	%	
海洋都市	3.75	39	19.1	100	49.0	40	19.6	25	12.3	-	-	204
祝祭都市	3.52	21	10.3	94	46.1	59	28.9	30	14.7	-	-	204
観光都市	3.81	46	22.5	95	46.6	42	20.6	21	10.3	-	-	204
文化都市	3.31	14	6.9	52	25.5	122	59.8	16	7.8	-	-	204
展示・コンベンション都市	3.20	9	4.4	50	24.5	118	57.8	27	13.2	-	-	204
国際都市	3.33	16	7.8	77	37.7	72	35.3	37	18.1	2	1.0	204
その他	3.50	1	16.7	2	33.3	2	33.3	1	16.7	-	-	6



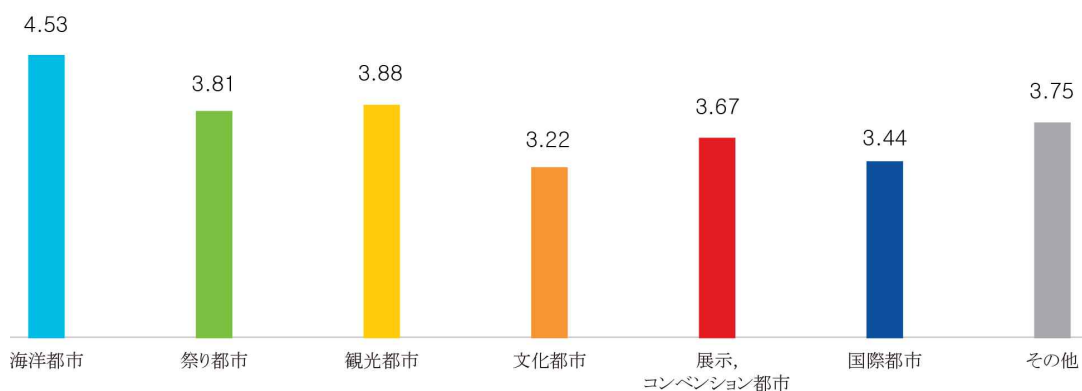
(図 4-8) 福岡を代表するコンセプトグラフ

## 2) 釜山を代表するコンセプト

釜山を代表するコンセプトについての評価点は「海洋都市」が 4.53 点と最も高く、続いて「観光都市」 3.88 点、「祝祭都市」 3.81 点の順であった。

(表 4-12) 釜山を代表するコンセプト

区分	評点 (5 点満点)	とても そう思う		そう思う		どちらとも 言えない		あまりそう 思わない		全く 思わない		合計
		回答数	%	回答数	%	回答数	%	回答数	%	回答数	%	
海洋都市	4.53	117	57.4	78	38.2	9	4.4	-	-	-	-	204
祝祭都市	3.81	37	18.1	104	51.0	50	24.5	13	6.4	-	-	204
観光都市	3.88	61	29.9	69	33.8	63	30.9	11	5.4	-	-	204
文化都市	3.22	11	5.4	61	29.9	95	46.6	35	17.2	2	1.0	204
展示・コンベンション都市	3.67	24	11.8	99	48.5	70	34.3	11	5.4	-	-	204
国際都市	3.44	30	14.7	63	30.9	83	40.7	23	11.3	5	2.5	204
その他	3.75	1	25.0	2	50.0	-	-	1	25.0	-	-	4



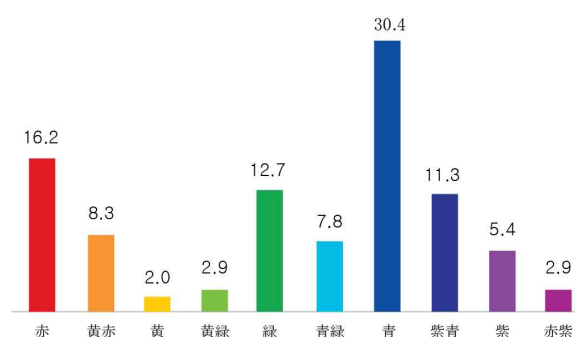
(図 4-9) 釜山を代表するコンセプトグラフ

## 3) 福岡を象徴するイメージカラー

福岡を象徴するイメージカラーについての回答は「青」が 30.4%(62 人)と最も多く、続いて「赤」 16.2%(33 人)、「緑」 12.7%(26 人)の順であった。

(表 4-13) 福岡を象徴するイメージカラー

区分	回答数	%
赤	33	16.2
黄赤	17	8.3
黄	4	2.0
黄緑	6	2.9
緑	26	12.7
青緑	16	7.8
青	62	30.4
紫青	23	11.3
紫	11	5.4
赤紫	6	2.9
合計	204	100.0



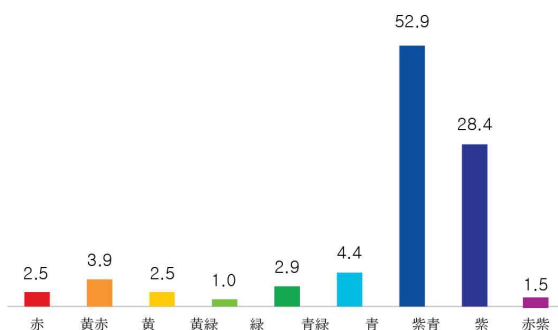
(図 4-10) 福岡を象徴するイメージカラーグラフ

#### 4) 釜山を象徴するイメージカラー

釜山を象徴するイメージカラーについての回答は「青」が52.9%(108人)と最も多く、続いて「ネイビー」28.4%(58人)、「青緑」4.4%(9人)の順だった。

(表 4-14) 釜山を象徴するイメージカラー

区分	回答数	%
赤	5	2.5
黄赤	8	3.9
黄	5	2.5
黄緑	2	1.0
緑	6	2.9
青緑	9	4.4
青	108	52.9
紫青	58	28.4
紫	3	1.5
合計	204	100.0



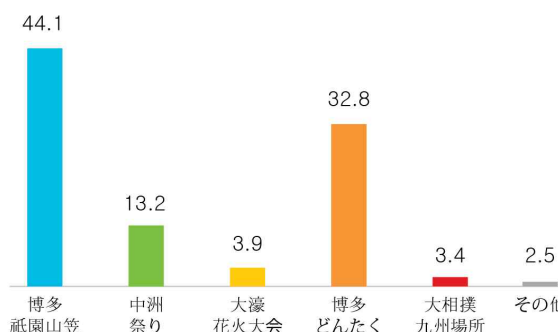
(図 4-11) 釜山を象徴するイメージカラーグラフ

#### 5) 福岡を代表する催事

福岡を代表する催事についての回答は「博多祇園山笠」が44.1%(90人)で一番多く、続いて「博多どんたく」32.8%(67人)、「中洲まつり」13.2%(27人)の順だった。

(表 4-15) 福岡を代表する催事

区分	回答数	%
博多祇園山笠	90	44.1
中洲まつり	27	13.2
西日本大濠花火大会	8	3.9
博多どんたく	67	32.8
大相撲九州場所	7	3.4
その他	5	2.5
合計	204	100.0



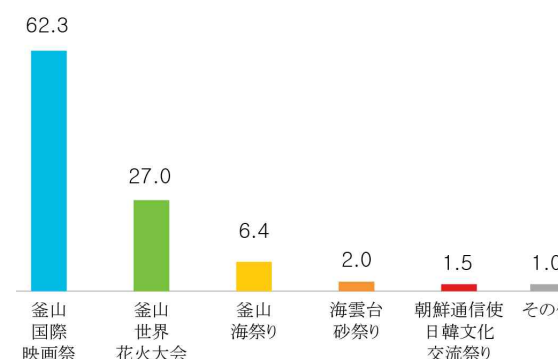
(図 4-12) 福岡を代表する催事

#### 6) 釜山を代表する催事

釜山を代表する祭りについての回答は「釜山国際映画祭」が62.3%(127人)と最も多く、続いて「釜山世界花火大会」27.0%(55人)、「釜山海祭り」6.4%(13人)の順であった。

(表 4-16) 釜山を代表する催事

区分	回答数	%
釜山国際映画祭	127	62.3
釜山世界花火大会	55	27.0
釜山海祭り	13	6.4
海雲台砂祭り	4	2.0
朝鮮通信使日韓文化交流	3	1.5
その他	2	1.0
合計	204	100.0



(図 4-13) 釜山を代表する祭り

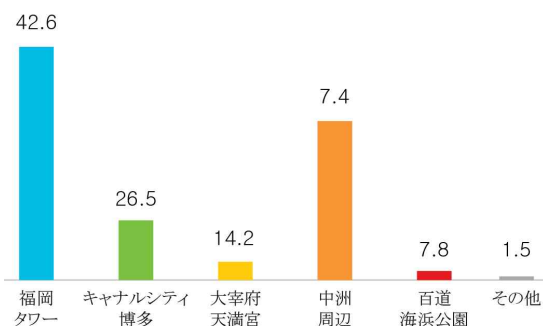


### 7) 福岡を代表するランドマーク

福岡を代表するランドマークについての回答は「福岡タワー」が42.6%(87人)と最も多く、続いて「キャナルシティ博多」26.5%(54人)、「大宰府天満宮」14.2%(29人)の順であった。

(表 4-17) 福岡を代表するランドマーク

区分	回答数	%
福岡タワー	87	42.6
キャナルシティ	54	26.5
大宰府天満宮	29	14.2
中洲周辺	15	7.4
シーサイドももち海浜公園	16	7.8
その他	3	1.5
合計	204	100.0



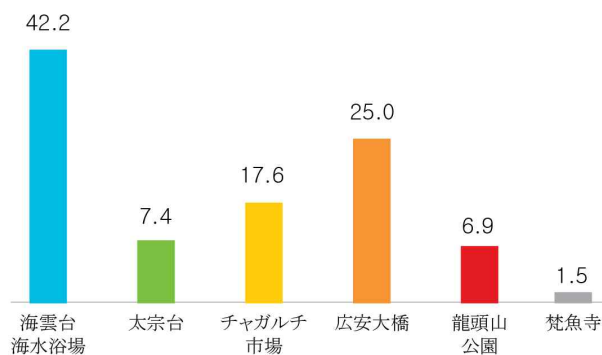
(表 4-14) 福岡を代表するランドマーク

### 8) 釜山を代表するランドマーク

釜山を代表するランドマークについての回答は「海雲台海水浴場」が42.2%(86人)と最も多く、続いて「広安大橋」25.0%(51人)、「チャガルチ市場」17.6%(36人)の順であった。

(表 4-18) 釜山を代表するランドマーク

区分	回答数	%
海雲台海水浴場	86	42.2
太宗台	15	7.4
チャガルチ市場	36	17.6
広安大橋	51	25.0
龍頭山公園	14	6.9
梵魚寺	2	1.0
合計	204	100.0



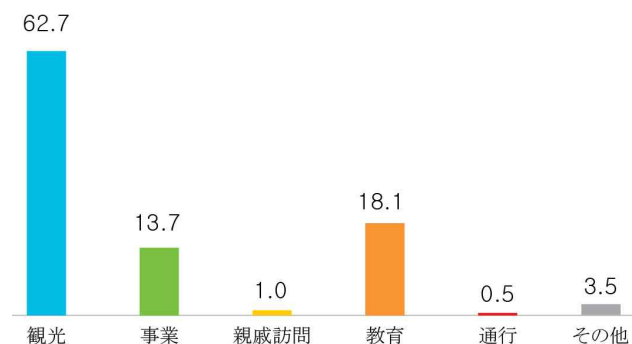
(図 4-15) 釜山を代表するランドマークグラフ

### 9) 福岡と釜山への訪問目的

福岡と釜山の訪問目的についての回答は「観光」が62.7%(128人)と最も多く、続いて「教育」18.1%(37人)、「事業」13.7%(28人)の順であった。

(表 4-19) 福岡と釜山への訪問目的

区分	回答数	%
観光	128	62.7
事業	28	13.7
親戚訪問	2	1.0
教育	37	18.1
通行	1	0.5
その他	8	3.9
合計	204	100.0



(図 4-16) 福岡と釜山への訪問目的

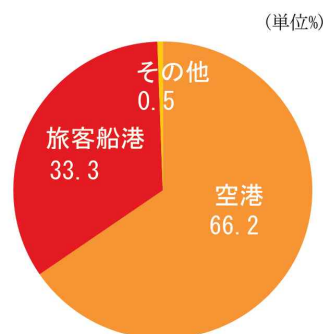
#### 4.1.5. 福岡と釜山のゲートイメージ

##### 1) 福岡と釜山の訪問時に利用するゲート

福岡と釜山の訪問時に利用する通行ゲートは「空港」66.2%(135人)、「旅客船港」33.3%(68人)の順であった。

(表 4-20) 福岡と釜山訪問時に利用するゲート

区分	回答数	%
空港	135	66.2
旅客船港	68	33.3
その他	1	0.5
合計	204	100.0



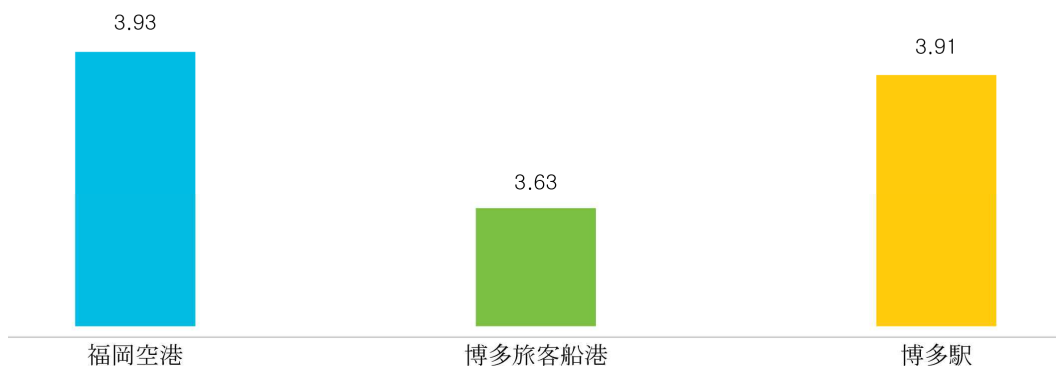
(図 4-17) 福岡と釜山訪問時に利用するゲートグラフ

##### 2) 福岡のゲートイメージ

福岡の通行ゲートのイメージについて評点で表した結果、「福岡空港」が3.93と最も高く、続いて「博多駅」3.91点、「博多旅客船港」3.63点の順であった。

(表 4-21) 福岡のゲートイメージ

区分	評点 (5点満点)	とても満足		満足		どちらとも言えない		不満		とても不満		合計	
		回答数	%	回答数	%	回答数	%	回答数	%	回答数	%		
福岡空港	3.93	3.94	28	18.2	90	58.4	34	22.1	2	1.3	-	-	154
		4.05	30	19.5	101	65.6	23	14.9	-	-	-	-	154
		3.82	25	16.2	81	52.6	44	28.6	3	1.9	1	0.6	154
博多旅客船港	3.63	3.65	16	10.3	70	45.2	68	43.9	-	-	1	0.6	155
		3.70	23	14.8	64	41.3	66	42.6	2	1.3	-	-	155
		3.55	17	11.0	58	37.4	73	47.1	7	4.5	-	-	155
博多駅	3.91	3.86	24	17.1	76	54.3	36	25.7	4	2.9	-	-	140
		3.98	28	20.0	82	58.6	29	20.7	1	0.7	-	-	140
		3.89	23	16.4	78	55.7	39	27.9	-	-	-	-	140
その他	3.50	-	-	2	50.0	2	50.0	-	-	-	-	4	



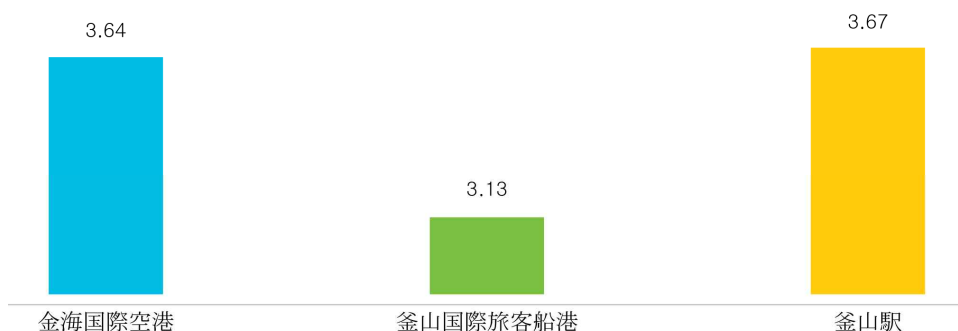
(図 4-18) 福岡のゲートイメージグラフ

### 3) 釜山のゲートイメージ

釜山の通行ゲートのイメージについて評点で表した結果、「釜山駅」が 3.67 点で最も高く、続いて「金海国際空港」3.64 点、「釜山国際旅客ターミナル」3.13 点の順であった。

(表 4-22) 釜山のゲートイメージ

区分		評点		とても満足		満足		どちらとも言えない		不満		とても不満		合計
		(5点満点)		回答数	%	回答数	%	回答数	%	回答数	%	回答数	%	
金海国際空港	便利だ	3.64	3.81	25	13.9	99	55.0	52	28.9	4	2.2	-	-	180
	綺麗だ		3.87	28	15.6	104	57.8	45	25.0	2	1.1	1	0.6	180
	親切だ		3.26	25	13.9	47	26.1	70	38.9	25	13.9	13	7.2	180
釜山国際旅客船港	便利だ	3.13	3.30	12	7.2	46	27.7	88	53.0	19	11.4	1	0.6	166
	綺麗だ		3.13	13	7.8	34	20.5	85	51.2	30	18.1	4	2.4	166
	親切だ		2.96	10	6.0	36	21.7	71	42.8	35	21.1	14	8.4	166
釜山駅	便利だ	3.67	3.75	16	10.1	89	56.3	51	32.3	2	1.3	-	-	158
	綺麗だ		3.65	16	10.1	83	52.5	47	29.7	12	7.6	-	-	158
	親切だ		3.60	15	9.5	74	46.8	61	38.6	7	4.4	1	0.6	158
その他		3.67	-	-	2	66.7	1	33.3	-	-	-	-	3	



(図 4-19) 釜山のゲートイメージグラフ

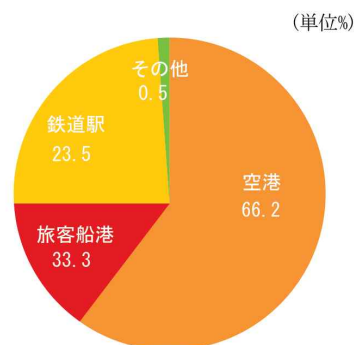
#### 4.1.6. 福岡と釜山ゲート内のサインデザインに対する評価

##### 1) 福岡においてサインデザインが優れていると思われるゲート

福岡のサインデザインが優れた通行ゲートについての回答は「空港」が 62.3%(127人)と最も多く、続いて「鉄道の駅」23.5%(48人)、「旅客船港」13.2%(27人)の順であった。

(表 4-23) 福岡においてサインデザインが優れていると思われるゲート

区分	回答数	%
空港	127	62.3
旅客船港	27	13.2
鉄道の駅	48	23.5
その他	2	1.0
合計	204	100.0



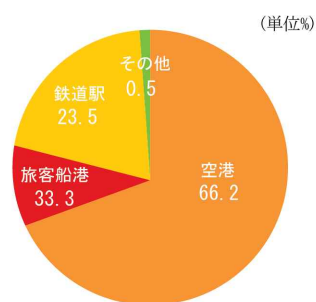
(図 4-20) 福岡においてサインデザインが優れていると思われるゲートグラフ

##### 2) 釜山においてサインデザインが優れていると思われるゲート

釜山のサインデザインが優れた通行ゲートについての回答は「空港」が 69.1%(141人)と最も多く、続いて「鉄道の駅」19.1%(39人)、「旅客船ターミナル」10.3%(21人)の順であった。

(表 4-24) 釜山においてサインデザインが優れていると思われるゲート

区分	回答数	%
空港	141	69.1
旅客船ターミナル	21	10.3
鉄道の駅	39	19.1
その他	3	1.5
合計	204	100.0



(図 4-21) 釜山においてサインデザインが優れていると思われるゲートグラフ

##### 3) 福岡ゲート内のサインデザインにおいて追加表記が必要な言語

福岡ゲート内のサインデザインにおいて追加表記が必要な言語についての回答は、「韓国語」が 34.8%(71人)と最も多く、続いて「英語」22.5%(46人)、「中国語」10.8%(22人)の順で、「現状に満足」は 30.4%(62人)であった。

(表 4-25) 福岡ゲート内のサインデザインにおいて

追加表記が必要な言語		
区分	回答数	%
日本語	3	1.5
韓国語	71	34.8
英語	46	22.5
中国語	22	10.8
現状に満足	62	30.4
合計	204	100.0



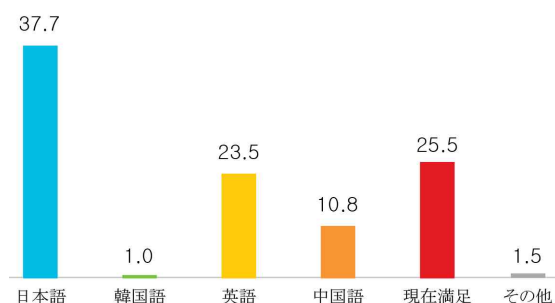
(図 4-22) 福岡ゲート内のサインデザインにおいて追加表記が必要な言語

## 4) 釜山ゲート内のサインデザインにおいて追加表記が必要な言語

釜山ゲート内のサインデザインにおいて追加表記が必要な言語についての回答は、「日本語」が 37.7%(77 人)と最も多く、続いて「英語」23.5%(48 人)、「中国語」10.8%(22 人)の順で、「現状に満足」は 25.5%(52 人)であった。

(表 4-26) 釜山ゲート内のサインデザインにおいて

追加表記が必要な言語		
区分	回答数	%
日本語	77	37.7
韓国語	2	1.0
英語	48	23.5
中国語	22	10.8
現状に満足	52	25.5
その他	3	1.5
合計	204	100.0



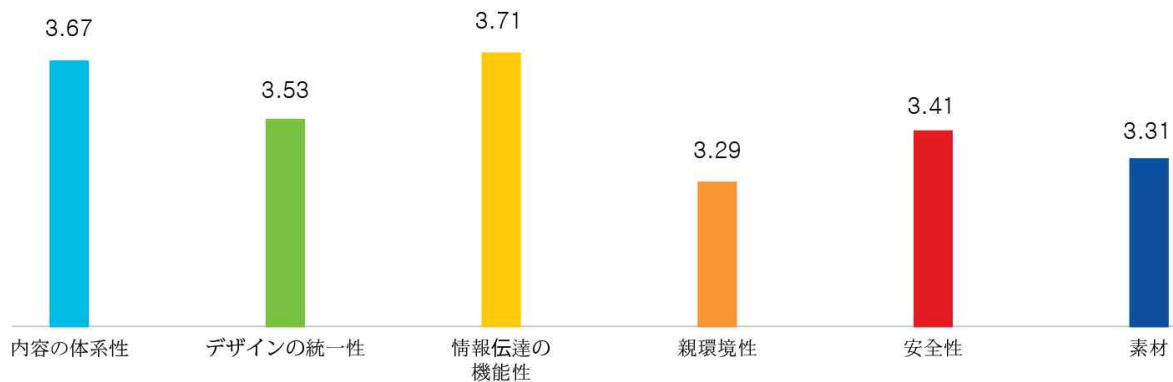
(図 4-23) 釜山ゲート内のサインデザインにおいて追加表記が必要な言語

## 5) 福岡ゲート内のサインデザインに関する一般的評価

福岡の通行ゲート内のサインデザインに関する一般的な評価に対する評点は、「情報伝達の可能性」が 3.71 点で最も高く、続いて「内容の体系性」3.67 点、「デザインの統一性」3.53 点の順であった。

(表 4-27) 福岡ゲート内のサインデザインに関する一般的評価

区分	評点 (5 点満点)	とても満足		満足		どちらとも言えない		不満		とても不満		合計
		回答数	%	回答数	%	回答数	%	回答数	%	回答数	%	
内容の体系性	3.67	14	6.9	112	54.9	75	36.8	3	1.5	-	-	204
デザインの統一性	3.53	15	7.4	88	43.1	93	45.6	7	3.4	1	0.5	204
情報伝達の可能性	3.71	18	8.8	116	56.9	63	30.9	7	3.4	-	-	204
親環境性	3.29	4	2.0	65	31.9	121	59.3	14	6.9	-	-	204
安全性	3.41	6	2.9	79	38.7	111	54.4	8	3.9	-	-	204
素材	3.31	4	2.0	67	32.8	122	59.8	11	5.4	-	-	204



(図 4-24) 福岡ゲート内のサインデザインに関する一般的評価グラフ

「福岡の通行ゲート内のサインデザインに関する一般的な評価」の調査対象について分散分析した結果、有意差が 0.05 未満であり、調査対象によって多少差がみられた。

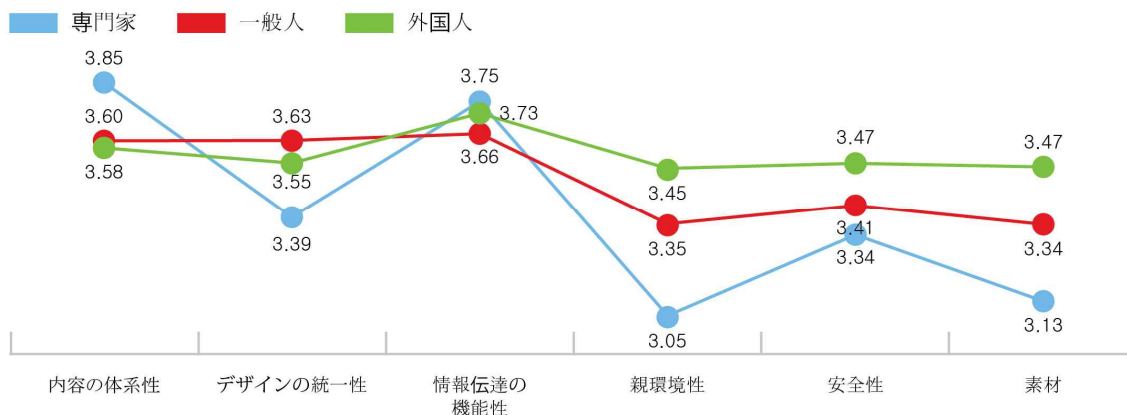
(表 4-28) 福岡ゲート内のサインデザインに関する一般的評価における調査対象の分散分析

区分		N	平均	標準偏差	F	有意差
一般的な評価	専門家	61	3.24	0.512	5.126	0.007
	一般人	83	3.43	0.459		
	外国人	60	3.49	0.394		

福岡ゲート内のサインデザインに関する一般的評価において、調査対象別の評価点について専門家は、「内容の体系性」、「情報伝達の可能性」、「デザインの統一性」の順だったが、一般人の場合は「情報伝達の可能性」、「デザインの統一性」、「内容の体系性」の順で、外国人の場合は「情報伝達の可能性」、「内容の体系性」、「デザインの統一性」の順であった。また、調査対象によっては多少差がみられた。

(表 4-29) 福岡ゲート内のサインデザインに関する一般的評価における調査対象別評価点

区分		内容の体系性	デザインの統一性	情報伝達の可能性	エコ	安全性	素材
調査対象	専門家	3.85	3.39	3.75	3.05	3.34	3.13
	一般人	3.60	3.63	3.66	3.35	3.41	3.34
	外国人	3.58	3.55	3.73	3.45	3.47	3.47
合計		3.67	3.53	3.71	3.29	3.41	3.31



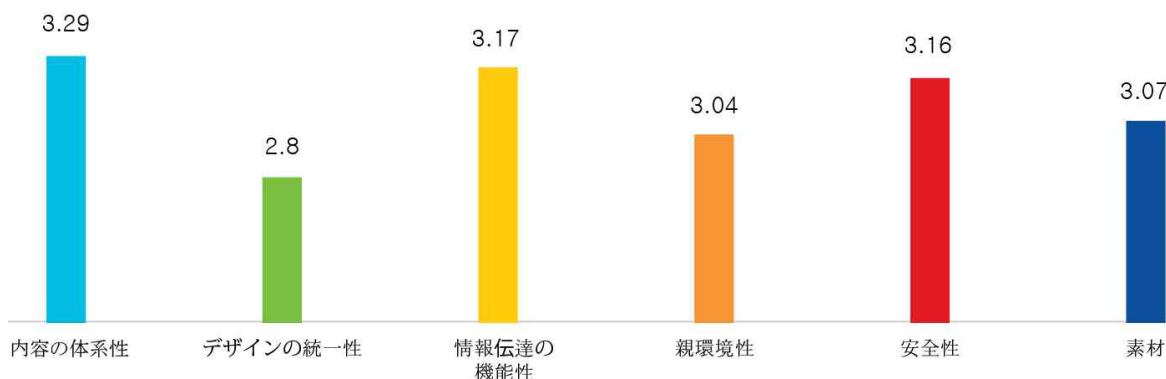
(図 4-25) 福岡ゲート内のサインデザインに関する一般的評価における調査対象別評価点グラフ

6) 釜山ゲート内のサインデザインに関する一般的評価

釜山の通行ゲート内のサインデザインに関する一般的な評価についての評点は「内容の体系性」が 3.29 点で最も高く、続いて、「情報伝達の可能性」3.17 点、「安全性」3.16 点の順であった。

(表 4-30) 釜山ゲート内のサインデザインに関する一般的評価

区分	評点 (5 点満点)	とても満足		満足		どちらとも言えない		不満		とても不満		合計
		回答数	%	回答数	%	回答数	%	回答数	%	回答数	%	
内容の体系性	3.29	7	3.4	74	36.3	97	47.5	24	11.8	2	1.0	204
デザインの統一性	2.80	8	3.9	56	27.5	62	30.4	43	21.1	35	17.2	204
情報伝達の可能性	3.17	12	5.9	56	27.5	94	46.1	39	19.1	3	1.5	204
エコ	3.04	8	3.9	39	19.1	110	53.9	47	23.0	-	-	204
安全性	3.16	11	5.4	50	24.5	104	51.0	38	18.6	1	0.5	204
素材	3.07	6	2.9	46	22.5	111	54.4	39	19.1	2	1.0	204



(図 4-26) 釜山ゲート内のサインデザインに関する一般的評価グラフ

釜山ゲート内のサインデザインに関する一般的評価において、調査対象について分

分散分析した結果、有意差が 0.05 未満と、調査対象によって多少差がみられた。

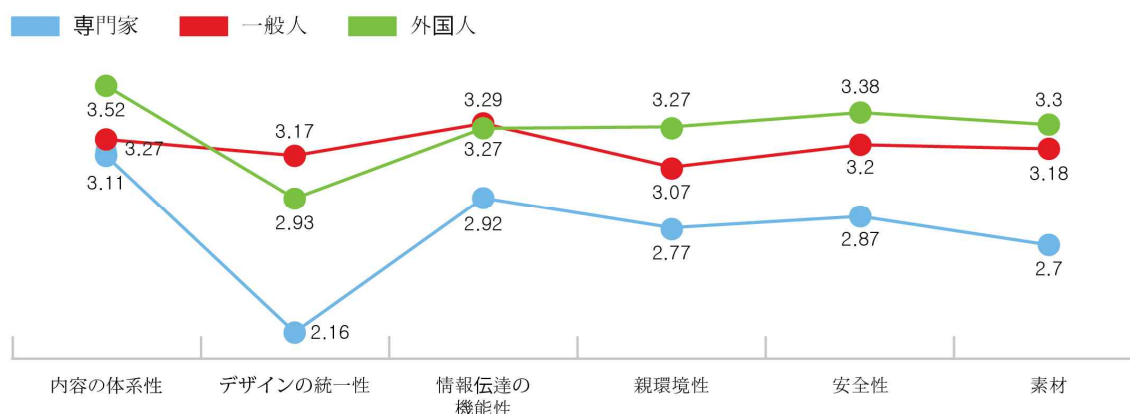
(表 4-31) 釜山ゲート内のサインデザインに関する一般的評価における調査対象の分散分析

区分		N	平均	標準偏差	F	有意差
一般的な評価	専門家	61	2.76	0.584	10.937	0.000
	一般人	83	3.20	0.597		
	外国人	60	3.28	0.830		

釜山ゲート内のサインデザインに関する一般的評価において、調査対象別の評価点について専門家は「内容の体系性」、「情報伝達の可能性」、「安全性」の順であったが、一般人の場合は「情報伝達の可能性」、「内容の体系性」、「安全性」の順で、外国人の場合は「内容の体系性」、「安全性」、「素材」の順であった。また、調査対象によって多少の差がみられた。

(表 4-32) 釜山ゲート内のサインデザインに関する一般的評価における調査対象別評価点

区分		内容の体系性	デザインの統一性	情報伝達の可能性	エコ	安全性	素材
調査対象	専門家	3.11	2.16	2.92	2.77	2.87	2.70
	一般人	3.27	3.17	3.29	3.07	3.20	3.18
	外国人	3.52	2.93	3.27	3.27	3.38	3.30
合計		3.29	2.80	3.17	3.04	3.16	3.07



(図 4-27) 福岡ゲート内のサインデザインに関する一般的評価における調査対象別評価点グラフ

#### 4.1.7. 福岡と釜山ゲート内の案内システムに対する改善事項

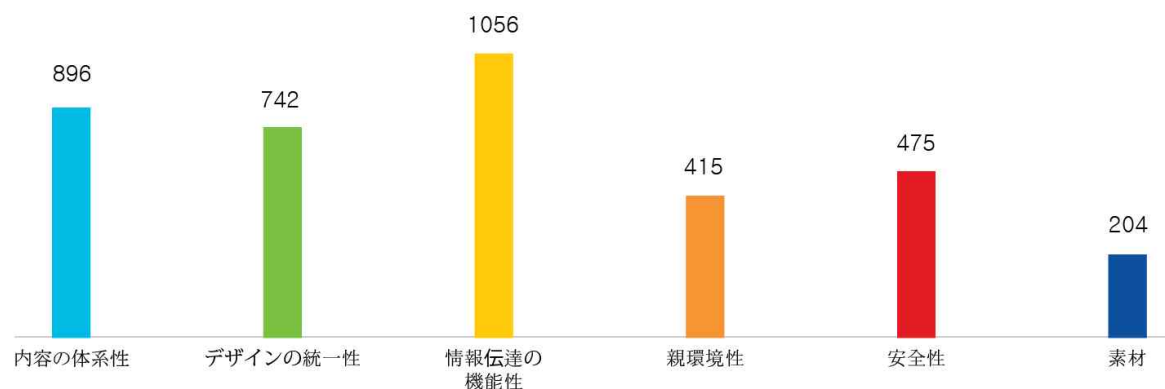
##### 4.1.7.1. 福岡と釜山の通行ゲート内のサインデザインの開発時の優先順位

福岡と釜山ゲート内のサインデザイン開発時の優先順位をつけた結果、1位は「情報伝達の可能性」、2位「内容の体系性」、3位「デザインの統一性」、4位「安全性」、5位「エコ」、6位「素材」となった。



(表 4-33) 釜山ゲート内のサインデザインについての一般的な評価

区分	1位		2位			3位			4位			5位			6位		合計 (A+B+C+D+E+F)	順位	
	回答数	%	回答数 *6(A)	回答数	%	回答数 *5(B)	回答数	%	回答数 *4(C)	回答数	%	回答数 *3(D)	回答数	%	回答数 *2(E)	回答数(F)			%
内容の体系性	45	24.6	270	81	44.3	405	52	28.4	208	3	1.6	9	2	1.1	4	-	-	896	2
デザインの統一性	28	15.4	168	40	22	200	72	39.6	288	16	8.8	48	12	6.6	24	14	7.7	742	3
情報伝達の可能性	124	64.2	744	47	24.4	235	15	7.8	60	4	2.1	12	2	1	4	1	0.5	1056	1
エコ	1	0.7	6	10	6.5	50	13	8.5	52	59	38.6	177	60	39.2	120	10	6.5	415	5
安全性	11	6.8	66	7	4.3	35	20	12.4	80	60	37.3	180	51	31.7	102	12	7.5	475	4
素材	-	-	-	1	0.7	5	3	2	12	9	6	27	24	16.1	48	112	75.2	204	6



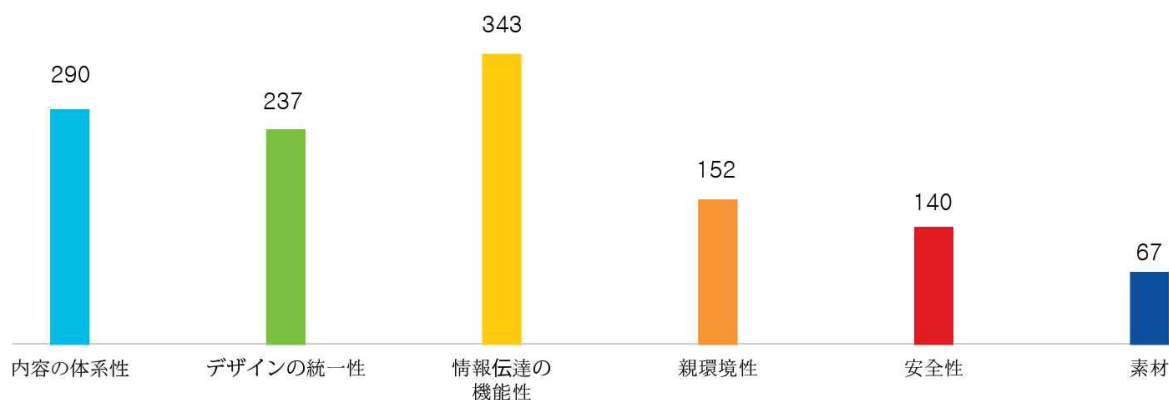
(図 4-28) 釜山ゲート内のサインデザインについての一般的な評価グラフ

## 1) 専門家

専門家から福岡と釜山ゲート内のサインデザイン開発時の優先順位をつけた結果、1位「情報伝達の可能性」、2位「内容の体系性」、3位「デザインの統一性」、4位「エコ」、5位「安全性」、6位「素材」であった。

(表 4-34) 釜山ゲート内のサインデザインに関する専門家からの一般的な評価

区分	1位		2位			3位			4位			5位			6位		合計 (A+B+C+D+E+F)	順位	
	回答数	%	回答数 *6(A)	回答数	%	回答数 *5(B)	回答数	%	回答数 *4(C)	回答数	%	回答数 *3(D)	回答数	%	回答数 *2(E)	回答数(F)			%
内容の体系性	11	18.3	66	28	46.7	140	21	35	84	-	-	-	-	-	-	-	-	290	2
デザインの統一性	6	10	36	16	26.7	80	24	40	96	4	6.7	12	3	5	6	7	11.7	237	3
情報伝達の可能性	42	68.9	252	15	24.6	75	4	6.6	16	-	-	-	-	-	-	-	-	343	1
エコ	1	1.9	6	1	1.9	5	6	11.1	24	28	51.9	84	15	27.8	30	3	5.6	152	4
安全性	1	1.9	6	-	-	-	5	9.3	20	22	40.7	66	22	40.7	44	4	7.4	140	5
素材	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	14	26.4	28	39	73.6	67	6



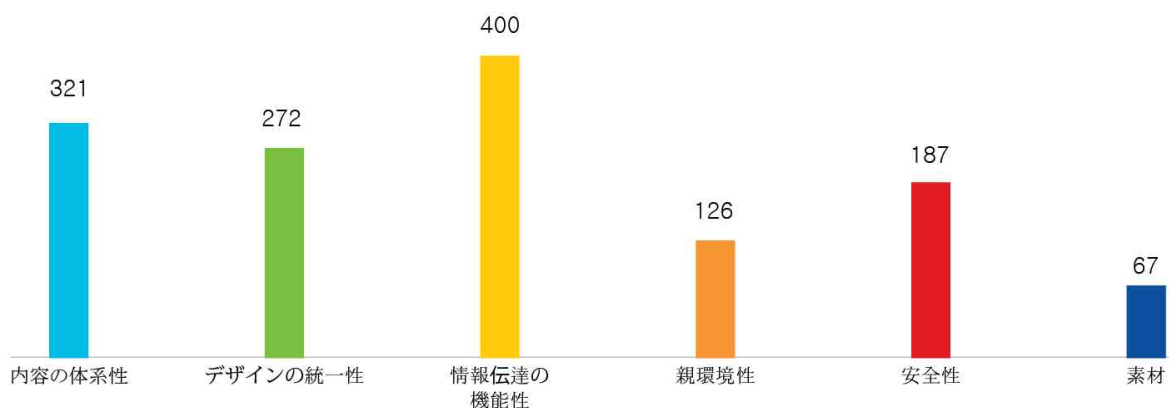
(図 4-29) 釜山ゲート内のサインデザインに関する専門家からの一般的評価グラフ

2) 一般人

一般人から福岡と釜山ゲート内のサインデザイン開発時の優先順位をつけた結果、1位は「情報伝達の可能性」、2位「内容の体系性」、3位「デザインの統一性」、4位「安全性」、5位「エコ」、6位「素材」であった。

(表 4-35) 釜山ゲート内のサインデザインに関する一般人からの一般的評価

区分	1位		2位		3位		4位		5位		6位		合計 (A+B+C+D+E+F)	順位					
	回答数	%	回答数 *6(A)	%	回答数 *5(B)	%	回答数 *4(C)	%	回答数 *3(D)	%	回答数 *2(E)	%							
内容の体系性	17	25.8	102	27	40.9	135	19	28.8	76	2	3	6	1	1.5	2	-	-	321	2
デザインの統一性	13	20.6	78	16	25.4	80	23	36.5	92	3	4.8	9	5	7.9	10	3	4.8	272	3
情報伝達の可能性	49	68.1	294	16	22.2	80	6	8.3	24	-	-	-	1	1.4	2	-	-	400	1
エコ	-	-	-	3	6.1	15	5	10.2	20	14	28.6	42	22	44.9	44	5	10.2	126	5
安全性	8	13.8	48	4	6.9	20	4	6.9	16	24	41.4	72	13	22.4	26	5	8.6	187	4
素材	-	-	-	-	-	-	-	-	-	6	12.5	18	7	14.6	14	35	72.9	67	6



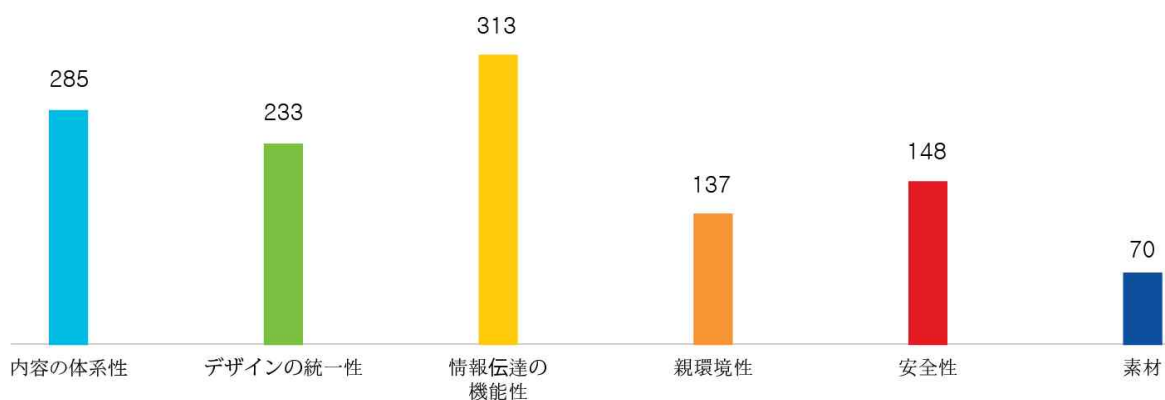
(図 4-30) 釜山ゲート内のサインデザインに関する一般人からの一般的評価グラフ

### 3) 外国人

外国人から福岡と釜山ゲート内のサインデザイン開発時の優先順位をつけた結果、1位は「情報伝達の可能性」、2位「内容の体系性」、3位「デザインの統一性」、4位「安全性」、5位「エコ」、6位「素材」であった。

(表 4-36) 釜山ゲート内のサインデザインに関する外国人からの一般的評価

区分	1位		2位			3位			4位			5位			6位		合計 (A+B+C+D+E+F)	順位	
	回答数	%	回答数*6(A)	回答数	%	回答数*5(B)	回答数	%	回答数*4(C)	回答数	%	回答数*3(D)	回答数	%	回答数*2(E)	回答数(F)			%
内容の体系性	17	29.8	102	26	45.6	130	12	21.1	48	1	1.8	3	1	1.8	2	-	-	285	2
デザインの統一性	9	15.3	54	8	13.6	40	25	42.4	100	9	15.3	27	4	6.8	8	4	6.8	233	3
情報伝達の可能性	33	55	198	16	26.7	80	5	8.3	20	4	6.7	12	1	1.7	2	1	1.7	313	1
エコ	-	-	-	6	12	30	2	4	8	17	34	51	23	46	46	2	4	137	5
安全性	2	4.1	12	3	6.1	15	11	22.4	44	14	28.6	42	16	32.7	32	3	6.1	148	4
素材	-	-	-	1	2.1	5	3	6.3	12	3	6.3	9	3	6.3	6	38	79.2	70	6



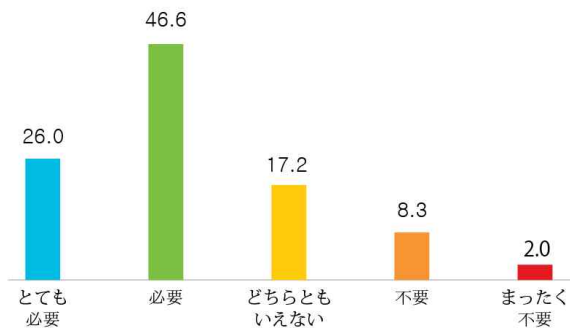
(図 4-31) 釜山ゲート内のサインデザインに関する外国人からの一般的評価

#### 4.1.7.2. 福岡と釜山のゲート内において共用できるサインデザインの必要性

福岡と釜山の通行ゲート内において、共用できるサインデザインの必要性では、「必要」(とても必要 26.0%+ 必要 46.6%)との回答が 72.6%(148 人)で「不要」(不要 8.3%+ 全く不要 2.0%) 10.3%(21 人)を上回った。

(表 4-37) 共用できるサインデザインの必要性

区分	回答数	%
とても必要	53	26.0
必要	95	46.6
どちらとも言えない	35	17.2
不要	17	8.3
全く不要	4	2.0
合計	204	100.0



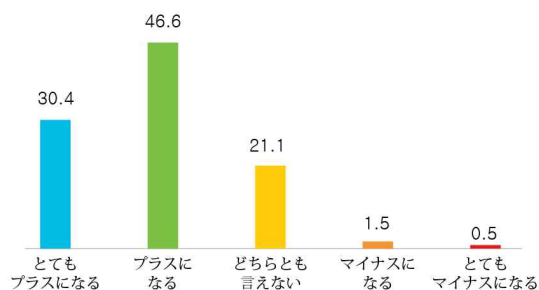
(図 4-32) 共用できるサインデザインの必要性グラフ

#### 4.1.7.3. 共用できるサインデザインを開発した際、福岡と釜山発展への貢献度

共用できるサインデザインを開発した際、福岡と釜山発展への貢献度では、「プラスへの影響(とてもプラスになる 30.4% + プラスになる 46.6%)」が 77.0%(157 人)で、「マイナスへの影響(マイナスになる 1.5% + とてもマイナスになる 0.5%)」2.0%(4 人)を上回った。

(表 4-38) 発展への貢献度

区分	回答数	%
とてもプラスになる	62	30.4
プラスになる	95	46.6
どちらとも言えない	43	21.1
マイナスになる	3	1.5
とてもマイナスになる	1	0.5
合計	204	100.0



(図 4-33) 発展への貢献度グラフ

#### 4.1.7.4. ゲート内のサインデザイン開発に関する意見

今回アンケート調査において、アンケート内容以外にもゲート内のサインデザイン開発について回答者に意見を聞いたところ、現在の表記に満足しているとの意見もあったが、釜山の既存ゲートサインにおいて「外国語の表記が不足している」、「外国人にとってわかりにくい」、「国際都市として看板を統一と改革が必要だ」、「もう少し明確な位置説明が必要だ」など、既存サインシステムの開発について必要との意見が多かった(表 4-39)。

(表 4-39) ゲート内のサインデザイン開発に関する意見

内容	回答数
グローバル時代に合わせて表記の多様性も大事だが、共同表記をしなくてはならない理由が分からない。それなりにその国ごとの文化的表現だと思われるので、現在の表記方式がより美しく満足している。	1
到着時間と出発時間を明確に表記してほしい。	1
それぞれの個性に合わせて作ってもよいと思う。	1
たくさんの言語があればいい。	1
利用者の多い駅への行き方をもう少し詳しく表記したり、もう少し見やすい地図、施設物も所々に設置してほしい。	1
釜山内のサインデザインの体系をつくり統一させたあと、福岡との共同のサインを開発しても遅くないと思う。	1
釜山は分かりづらい。特に外国人は迷いやすいと思う。福岡も大阪に比べると整備されておらず通行しづらい。	1
釜山は外国語表記が不足している。	1
釜山は今後ソウルにのみ焦点を合わせるのではなく、日本や中国などの周辺国に目を向けなくてはならない。全ての面で近隣国の通行者への配慮が必要だ。	1
釜山のサインデザインは体系的でないため、情報が伝わりにくい。看板を見ても方向が分かりづらく、日本のサインのようなシンプルかつ体系的な感じが不足している。また、ほぼ全てに英語表記の補強が必要で、国際都市として成長するために、看板の統一と改革が必要だ。	1
釜山の通行ゲートの図を大きくしてほしい。	1
釜山の通行ゲートの場合、日本語の表記が足りないと思う。様々な場所に日本語表記のサインデザインの設置が必要だと。	3
一目見ただけでも何を意味しているのか把握でき、さらに明確な内容が伝わるピクトグラムが開発されたら嬉しい。	1
英語で表記されていれば、それで十分だと思う。	1
日本の通行ゲートの場合、英語表記が不足している。	1
もう少し明確な位置説明が必要だ。	1
合計	18

#### 4.1.8. 結果

##### 1) 福岡を象徴するイメージカラー

福岡を象徴するイメージカラーについて、国別によって多少差がみられた。国別によると韓国は106人の内、「青」30人(28.3%)、「赤」19人(17.9%)、日本は62人の内、「青」22人(35.5%)、「黄赤」8人(12.9%)、中国は11人の内、「青」5人(45.5%)、「紫」2人(18.2%)順の結果となった。

一方調査対象別によると、専門家の場合61人の内、「青」24人(39.3%)、「青緑」9人(14.8%)、一般人の場合83人の内、「青」20人(24.1%)、「赤」16人(19.3%)、

外国人の場合 60 人の内、「青」18 人 (30.0%)、「赤」12 人 (20.0%)の順の結果となり、いずれも福岡を象徴するイメージカラーとして「青」が最も多い結果となった (表 4-40)。

(表 4-40) 福岡を象徴するイメージカラー

区分		福岡を象徴するイメージカラー									
		赤		黄赤		黄		黄緑		緑	
		回答数	%	回答数	%	回答数	%	回答数	%	回答数	%
国	韓国	19	17.9	8	7.5	3	2.8	5	4.7	14	13.2
	日本	6	9.7	8	12.9	1	1.6	1	1.6	7	11.3
	中国	1	9.1	1	9.1	-	-	-	-	1	9.1
	その他	7	28.0	-	-	-	-	-	-	4	16.0
調査対象	専門家	5	8.2	1	1.6	1	1.6	1	1.6	7	11.5
	一般人	16	19.3	13	15.7	3	3.6	2	2.4	12	14.5
	外国人	12	20.0	3	5.0	-	-	3	5.0	7	11.7
合計		33	16.2	17	8.3	4	2.0	6	2.9	26	12.7

p<0.001\*\*\*, p<0.01\*\*, p<0.05\*

区分		福岡を象徴するイメージカラー										合計	χ <sup>2</sup> (p)
		青緑		青		紫青		紫		赤紫			
		回答数	%	回答数	%	回答数	%	回答数	%	回答数	%		
国家	韓国	9	8.5	30	28.3	15	14.2	1	0.9	2	1.9	106	33.285 * (0.015)
	日本	5	8.1	22	35.5	6	9.7	5	8.1	1	1.6	62	
	中国	1	9.1	5	45.5	-	-	2	18.2			11	
	その他	1	4.0	5	20.0	2	8.0	3	12.0	3	12.0	25	
調査対象	専門家	9	14.8	24	39.3	8	13.1	5	8.2			61	35.693 (0.122)
	一般人	3	3.6	20	24.1	10	12.0	1	1.2	3	3.6	83	
	外国人	4	6.7	18	30.0	5	8.3	5	8.3	3	5.0	60	
合計		16	7.8	62	30.4	23	11.3	11	5.4	6	2.9	204	-

p<0.001\*\*\*, p<0.01\*\*, p<0.05\*



(図 4-34) 福岡を象徴するイメージカラーグラフ

## 2) 釜山を象徴するイメージカラー

釜山を象徴するイメージカラーについて、まず国別によると、韓国は 106 人の内、「青」が 76 人 (71.7%) で最も多く、日本 62 人の 28 人 (45.2%)、中国 11 人の内 9 人 (81.8%) が「紫青」を選び最も多い結果となった。調査対象別によると専門家は 61 人の内、32 人 (52.5%) が「ネイビー」、一般人 83 人の内、52 人 (62.7%)、外国人 60 人の内、29 人 (48.3%) で共に「青」が釜山を象徴するイメージカラーだと選ぶ結果となった (表 4-41)。

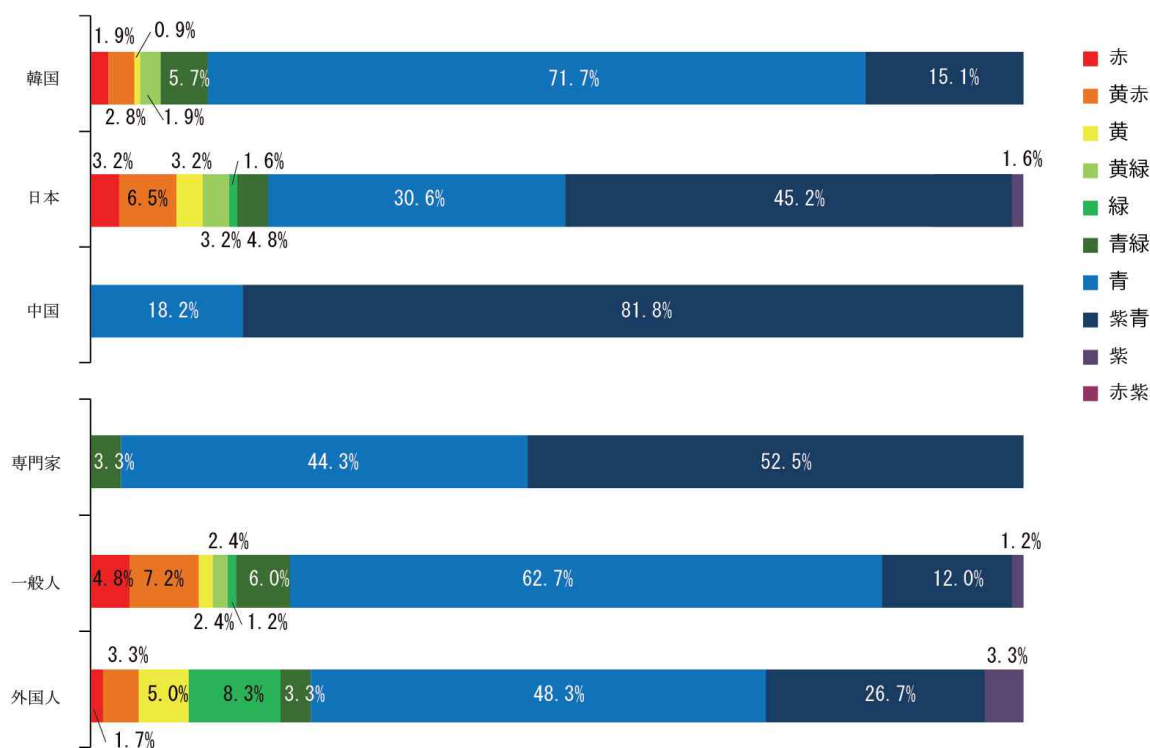
(表 4-41) 釜山を象徴するイメージカラー

区分		釜山を象徴するイメージカラー									
		赤		黄赤		黄		黄緑		緑	
		回答数	%	回答数	%	回答数	%	回答数	%	回答数	%
国家	韓国	2	1.9	3	2.8	1	0.9	-	-	2	1.9
	日本	2	3.2	4	6.5	2	3.2	2	3.2	1	1.6
	中国	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	その他	1	4.0	1	4.0	2	8.0	-	-	3	12.0
調査対象	専門家	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	一般人	4	4.8	6	7.2	2	2.4	2	2.4	1	1.2
	外国人	1	1.7	2	3.3	3	5.0	-	-	5	8.3
合計		5	2.5	8	3.9	5	2.5	2	1.0	6	2.9

p<0.001\*\*\*, p<0.01\*\*, p<0.05\*

区分	釜山を象徴するイメージカラー								合計	χ <sup>2</sup> (p)	
	青緑		青		紫青		赤紫				
	回答数	%	回答数	%	回答数	%	回答数	%			
国家	韓国	6	5.7	76	71.7	16	15.1	-	-	106	48.935 *** (0.000)
	日本	3	4.8	19	30.6	28	45.2	1	1.6	62	
	中国	-	-	2	18.2	9	81.8	-	-	11	
	その他	-	-	11	44.0	5	20.0	2	8.0	25	
調査対象	専門家	2	3.3	27	44.3	32	52.5	-	-	61	70.873 *** (0.000)
	一般人	5	6.0	52	62.7	10	12.0	1	1.2	83	
	外国人	2	3.3	29	48.3	16	26.7	2	3.3	60	
合計		9	4.4	108	52.9	58	28.4	3	1.5	204	

p<0.001\*\*\*, p<0.01\*\*, p<0.05\*



(図 4-35) 釜山を象徴するイメージカラーグラフ

### 3) 福岡を代表する催事

福岡を代表する催事について国別と調査対象別によって多少差みられた。国別によると、韓国は「博多どんたく」が最も多く、日本と中国は「博多祇園山笠」が最も多かった。調査対象別によると専門家と外国人は「博多祇園山笠」、一般人は「博多どんたく」が最も多かった(表 4-42)。



(表 4-42) 福岡を代表する催事

区分	福岡を代表する催事												合計	χ <sup>2</sup> (p)	
	博多 祇園山笠		中洲まつり		西日本大濠 花火大会		博多 どんたく		大相撲 九州場所		その他				
	回答 数	%	回答 数	%	回答 数	%	回答 数	%	回答 数	%	回答 数	%			
国家	韓国	31	29.2	14	13.2	8	7.5	44	41.5	5	4.7	4	3.8	106	32.335 *** (0.000)
	日本	40	64.5	2	3.2	-	-	19	30.6	1	1.6	-	-	62	
	中国	8	72.7	2	18.2	-	-	1	9.1	-	-	-	-	11	
	その他	11	44.0	9	36.0	-	-	3	12.0	1	4.0	1	4.0	25	
調査 対象	専門家	35	57.4	5	8.2	1	1.6	20	32.8	-	-	-	-	61	47.296 *** (0.000)
	一般人	29	34.9	7	8.4	5	6.0	37	44.6	4	4.8	1	1.2	83	
	外国人	26	43.3	15	25.0	2	3.3	10	16.7	3	5.0	4	6.7	60	
合計		90	44.1	27	13.2	8	3.9	67	32.8	7	3.4	5	2.5	204	-

1p&lt;0.001\*\*\*, p&lt;0.01\*\*, p&lt;0.05\*



(図 4-36) 福岡を代表する催事グラフ

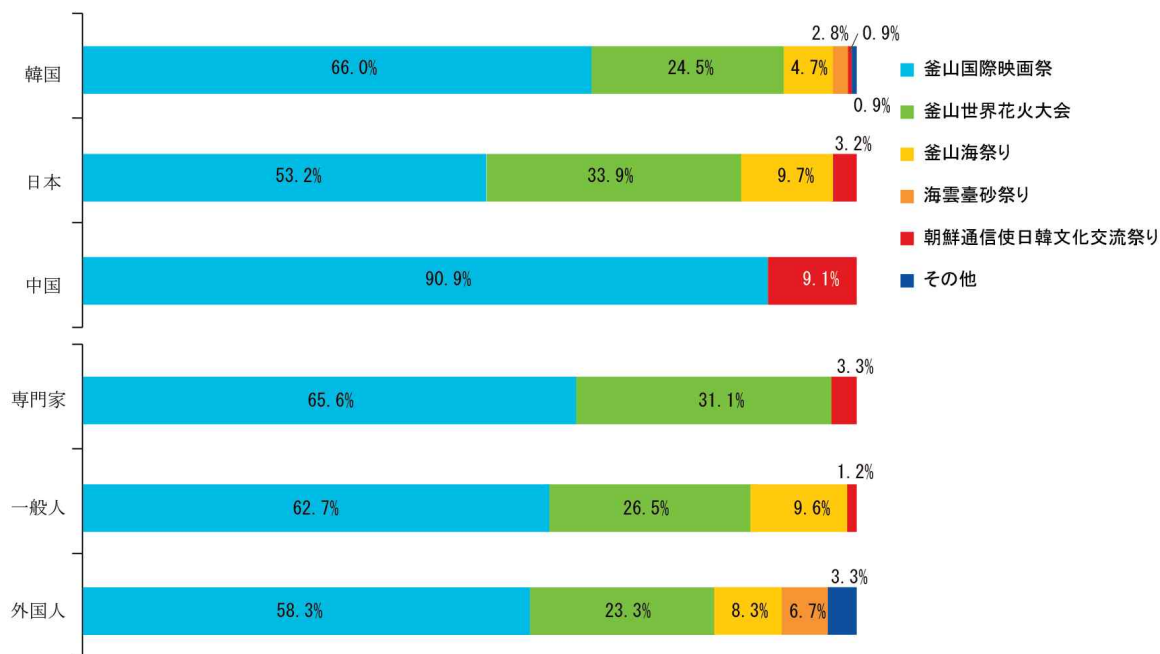
## 4) 釜山を代表する催事

釜山を代表する催事について国別によって多少差がみられた。国別によると韓国と日本、中国共に「釜山国際映画祭」が最も多く、比率はそれぞれ 66.0%、53.2%、90.9%の結果となった(表 4-43)。

(表 4-43) 福岡を代表する催事

区分	釜山を代表する催事													合計	χ <sup>2</sup> (p)
	釜山国際映画祭		釜山世界花火大会		釜山海祭り		海雲台砂祭り		朝鮮通信使日韓文化交流祭り		その他				
	回答数	%	回答数	%	回答数	%	回答数	%	回答数	%	回答数	%			
国家	韓国	70	66.0	26	24.5	5	4.7	3	2.8	1	0.9	1	0.9	106	23.271 * (0.01)
	日本	33	53.2	21	33.9	6	9.7	-	-	2	3.2	-	-	62	
	中国	10	90.9	1	9.1	-	-	-	-	-	-	-	-	11	
	その他	14	56.0	7	28.0	2	8.0	1	4.0	-	-	1	4.0	25	
調査対象	専門家	40	65.6	19	31.1	-	-	-	-	2	3.3	-	-	61	15.072 (0.446)
	一般人	52	62.7	22	26.5	8	9.6	-	-	1	1.2	-	-	83	
	外国人	35	58.3	14	23.3	5	8.3	4	6.7	-	-	2	3.3	60	
合計		127	62.3	55	27.0	13	6.4	4	2.0	3	1.5	2	1.0	204	-

1p&lt;0.001\*\*\*, p&lt;0.01\*\*, p&lt;0.05\*



(図 4-37) 釜山を代表する催事グラフ

## 5) 福岡を代表するランドマーク

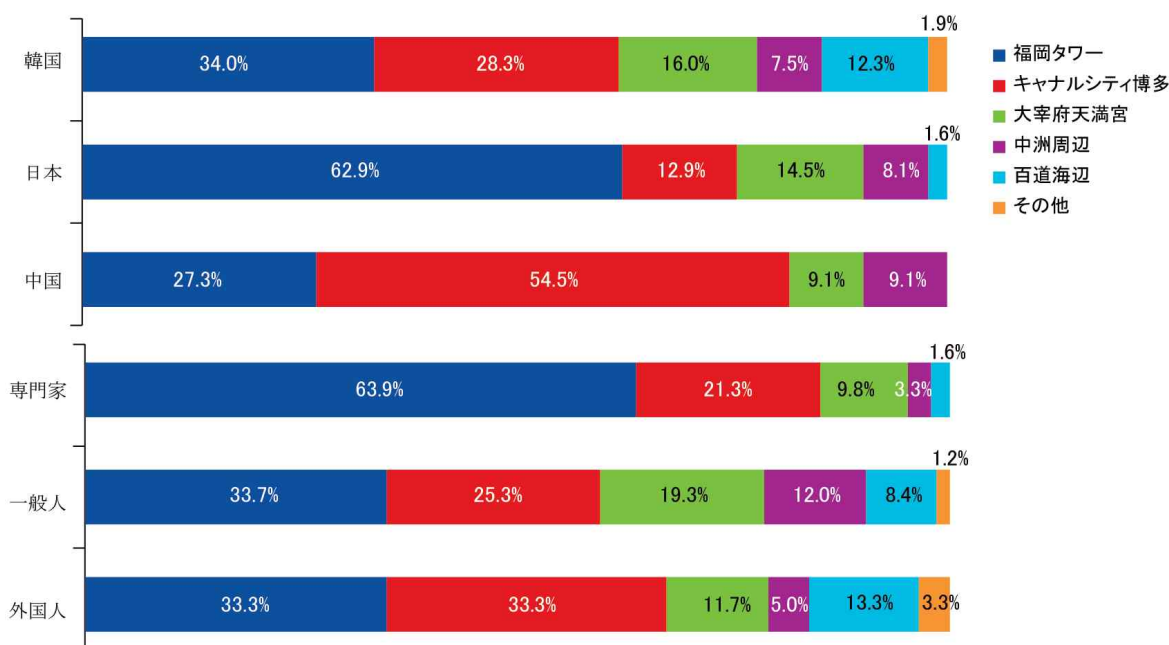
福岡を代表するランドマークについて国別と調査対象別によって多少差がみられた。国別によると、韓国と日本は「福岡タワー」と選んだ回答者が最も多かったが、中国は「キャナルシティ」が最も多かった。

調査対象別によると、専門家と一般人は「福岡タワー」、外国人は「キャナルシティ」が最も多かった(表 4-44)。

(表 4-44) 福岡を代表するランドマーク

区分	福岡の代表的なランドマーク													合計	χ <sup>2</sup> (p)
	福岡タワー		キャナルシティ		大宰府天満宮		中洲一帯		シーサイドももち海浜公園		その他				
	回答数	%	回答数	%	回答数	%	回答数	%	回答数	%	回答数	%			
国家	韓国	36	34.0	30	28.3	17	16.0	8	7.5	13	12.3	2	1.9	106	25.571 ** (0.004)
	日本	39	62.9	8	12.9	9	14.5	5	8.1	1	1.6	-	-	62	
	中国	3	27.3	6	54.5	1	9.1	1	9.1	-	-	-	-	11	
	その他	9	36.0	10	40.0	2	8.0	1	4.0	2	8.0	1	4.0	25	
調査対象	専門家	39	63.9	13	21.3	6	9.8	2	3.3	1	1.6	-	-	61	28.628 * (0.018)
	一般人	28	33.7	21	25.3	16	19.3	10	12.0	7	8.4	1	1.2	83	
	外国人	20	33.3	20	33.3	7	11.7	3	5.0	8	13.3	2	3.3	60	
合計		87	42.6	54	26.5	29	14.2	15	7.4	16	7.8	3	1.5	204	-

1p&lt;0.001\*\*\*, 0.01\*\*, p&lt;0.05\*



(図 4-38) 福岡を代表するランドマークグラフ

## 6) 釜山を代表するランドマーク

釜山を代表するランドマークについて国別と調査対象別によって多少差がみられた。国別によると韓国は「海雲台海水浴場」、日本は「チャガルチ市場」、中国は「広安大橋」で、調査対象別によると、専門家と一般人、外国人共に「海雲台海水浴場」が最も多く、比率はそれぞれ 32.8%、50.6%、40.0% であった (表 4-45)。

(表 4-45) 釜山を代表するランドマーク

区分	釜山の代表的なランドマーク												合計	y <sup>2</sup> (p)	
	海雲台海水浴場		太宗台		チャガルチ市場		広安大橋		龍頭山公園		梵魚寺				
	回答数	%	回答数	%	回答数	%	回答数	%	回答数	%	回答数	%			
国家	韓国	60	56.6	1	0.9	11	10.4	26	24.5	6	5.7	2	1.9	106	32.225
	日本	10	16.1	13	21.0	21	33.9	11	17.7	7	11.3	-	-	62	***
	中国	5	45.5	-	-	-	-	6	54.5	-	-	-	-	11	(0.000)
	その他	11	44.0	1	4.0	4	16.0	8	32.0	1	4.0	-	-	25	(0.000)
調査対象	専門家	20	32.8	12	19.7	12	19.7	15	24.6	2	3.3	-	-	61	62.948
	一般人	42	50.6	1	1.2	15	18.1	16	19.3	9	10.8	-	-	83	***
	外国人	24	40.0	2	3.3	9	15.0	20	33.3	3	5.0	2	3.3	60	(0.000)
合計	86	42.2	15	7.4	36	17.6	51	25.0	14	6.9	2	1.0	204	-	

1p&lt;0.001\*\*\*, p&lt;0.01\*\*, p&lt;0.05\*



(図 4-39) 釜山を代表するランドマークイメージ

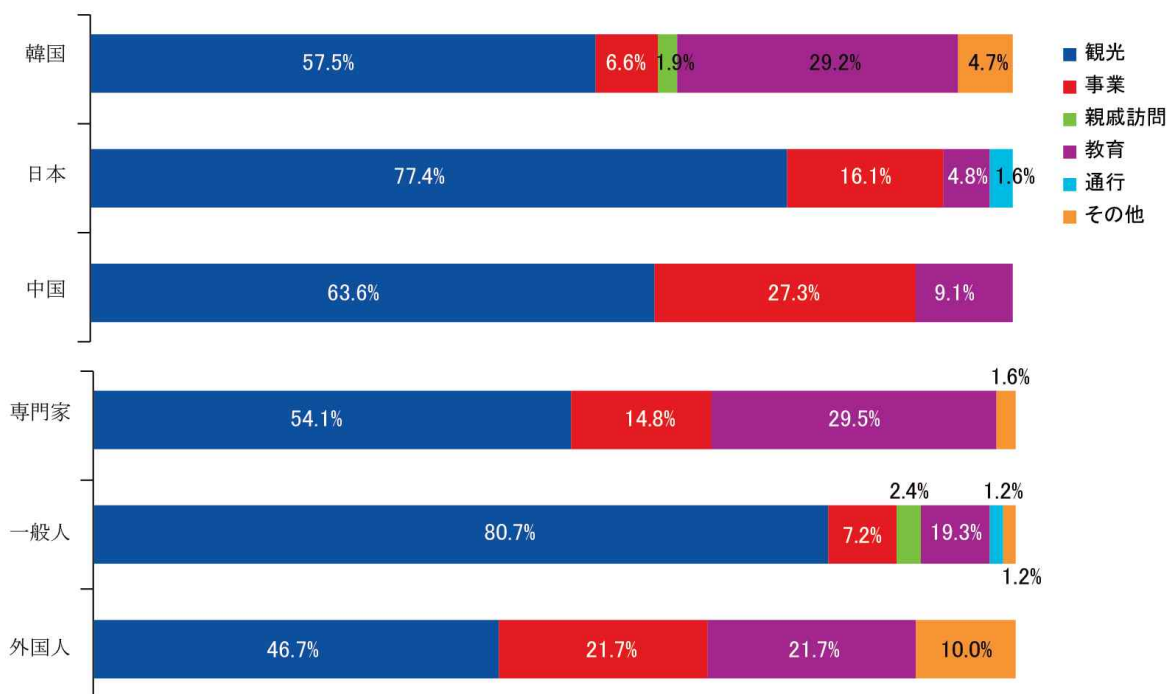
## 7) 福岡と釜山への訪問目的

福岡と釜山への訪問目的について、国別と調査対象別によって多少差がみられた。国家別によると、韓国は観光の次に「教育」が最も多かったが、日本と中国の場合は、「事業」が最も多かった。調査対象別によると、専門家は観光の次に「教育」が最も多かったが、一般人と外国人は「事業」と「教育」が同比率として多い結果となった(表 4-46)。

(表 4-46) 福岡と釜山への訪問目的

区分	福岡と釜山への訪問目的												合計	χ <sup>2</sup> (p)	
	観光		事業		親戚訪問		教育		通行		その他				
	回答数	%	回答数	%	回答数	%	回答数	%	回答数	%	回答数	%			
国家	韓国	61	57.5	7	6.6	2	1.9	31	29.2	-	-	5	4.7	106	35.435 *** (0.000)
	日本	48	77.4	10	16.1	-	-	3	4.8	1	1.6	-	-	62	
	中国	7	63.6	3	27.3	-	-	1	9.1	-	-	-	-	11	
	その他	12	48.0	8	32.0	-	-	2	8.0	-	-	3	12.0	25	
調査対象	専門家	33	54.1	9	14.8	-	-	18	29.5	-	-	1	1.6	61	41.686 *** (0.000)
	一般人	67	80.7	6	7.2	2	2.4	6	7.2	1	1.2	1	1.2	83	
	外国人	28	46.7	13	21.7	-	-	13	21.7	-	-	6	10.0	60	
合計		128	62.7	28	13.7	2	1.0	37	18.1	1	0.5	8	3.9	204	-

1p&lt;0.001\*\*\*, p&lt;0.01\*\*, p&lt;0.05\*



(表 4-40) 福岡と釜山への訪問目的グラフ

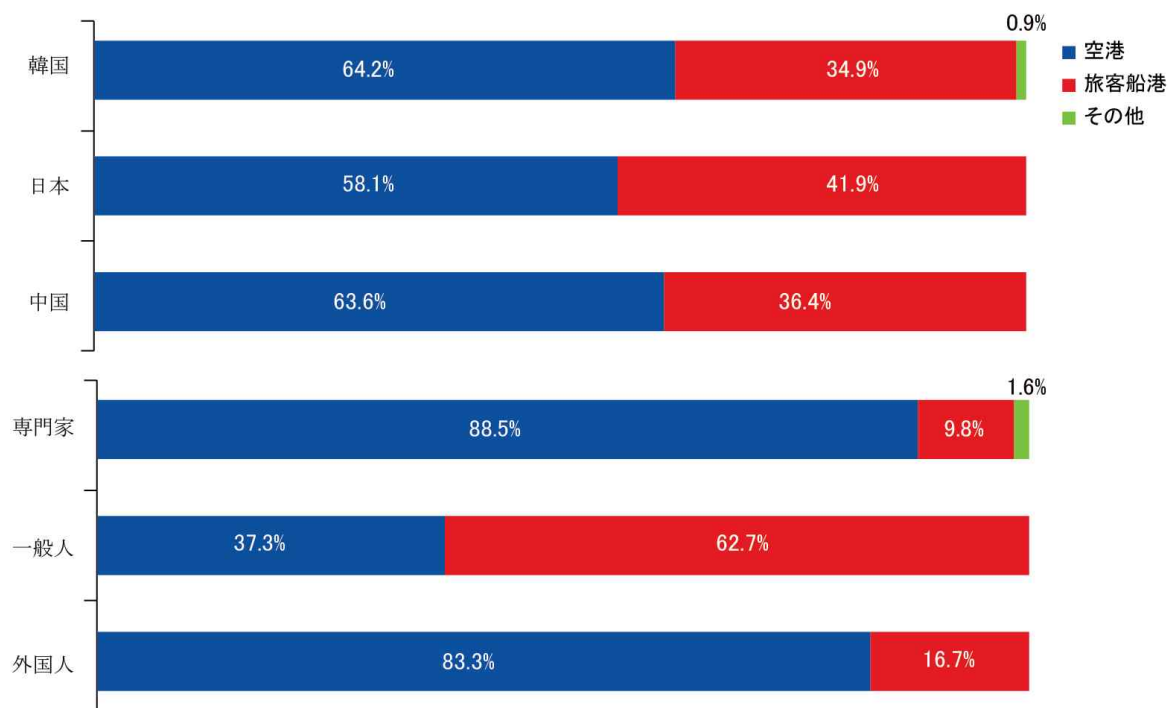
## 8) 福岡と釜山訪問時に利用するゲート

福岡と釜山訪問時に利用するゲートについて国別と調査対象別によって多少さがみられた。国別によると韓国と日本、中国共に「空港」が最も多かったが、比率はそれぞれ 64.2%、58.1%、63.6%であった。調査対象別によると、専門家と外国人は「空港」、一般人は「旅客船港」が最も多かった (表 4-47)。

(表 4-47) 福岡と釜山訪問時に利用するゲート

区分		福岡と釜山訪問時に利用するゲート						合計	χ <sup>2</sup> (p)
		空港		旅客船ターミナル		その他			
		回答数	%	回答数	%	回答数	%		
国家	韓国	68	64.2	37	34.9	1	0.9	106	56.545
	日本	36	58.1	26	41.9	-	-	62	*** (0.000)
	中国	7	63.6	4	36.4	-	-	11	
	その他	24	96.0	1	4.0	-	-	25	
調査対象	専門家	54	88.5	6	9.8	1	1.6	61	12.916
	一般人	31	37.3	52	62.7	-	-	83	* (0.044)
	外国人	50	83.3	10	16.7	-	-	60	
合計		135	66.2	68	33.3	1	0.5	204	-

1p&lt;0.001\*\*\*, p&lt;0.01\*\*, p&lt;0.05\*



(図 4-41) 福岡と釜山訪問時に利用するゲートグラフ

## 9) 福岡ゲート内のサインデザインにおいて補完すべき言語

福岡ゲート内のサインデザインにおいて補完すべき言語について国別と調査対象別によって多少差がみられた。国家別によると韓国と日本は「韓国語」が最も多かったが、中国は「中国語」が最も多く、調査対象別によると専門家は「韓国語」、一般人は「現状に満足」、外国人は「英語」が最も多かった (表 4-48)。

(表 4-48) 福岡ゲート内のサインデザインにおいて補完すべき言語

区分		福岡ゲート内のサインデザインにおいて補完すべき言語										合計	χ <sup>2</sup> (p)
		日本語		韓国語		英語		中国語		現状に満足			
		回答数	%	回答数	%	回答数	%	回答数	%	回答数	%		
国家	韓国	-	-	46	43.4	24	22.6	8	7.5	28	26.4	106	36.296
	日本	3	4.8	20	32.3	11	17.7	6	9.7	22	35.5	62	***
	中国	-	-	-	-	1	9.1	5	45.5	5	45.5	11	(0.000)
	その他	-	-	5	20.0	10	40.0	3	12.0	7	28.0	25	(0.000)
調査対象	専門家	-	-	33	54.1	12	19.7	5	8.2	11	18.0	61	34.877
	一般人	3	3.6	23	27.7	11	13.3	8	9.6	38	45.8	83	***
	外国人	-	-	15	25.0	23	38.3	9	15.0	13	21.7	60	(0.000)
合計		3	1.5	71	34.8	46	22.5	22	10.8	62	30.4	204	-

1p<0.001\*\*\*, p<0.01\*\*, p<0.05\*



(図 4-42) 福岡ゲート内のサインデザインにおいて補完すべき言語グラフ

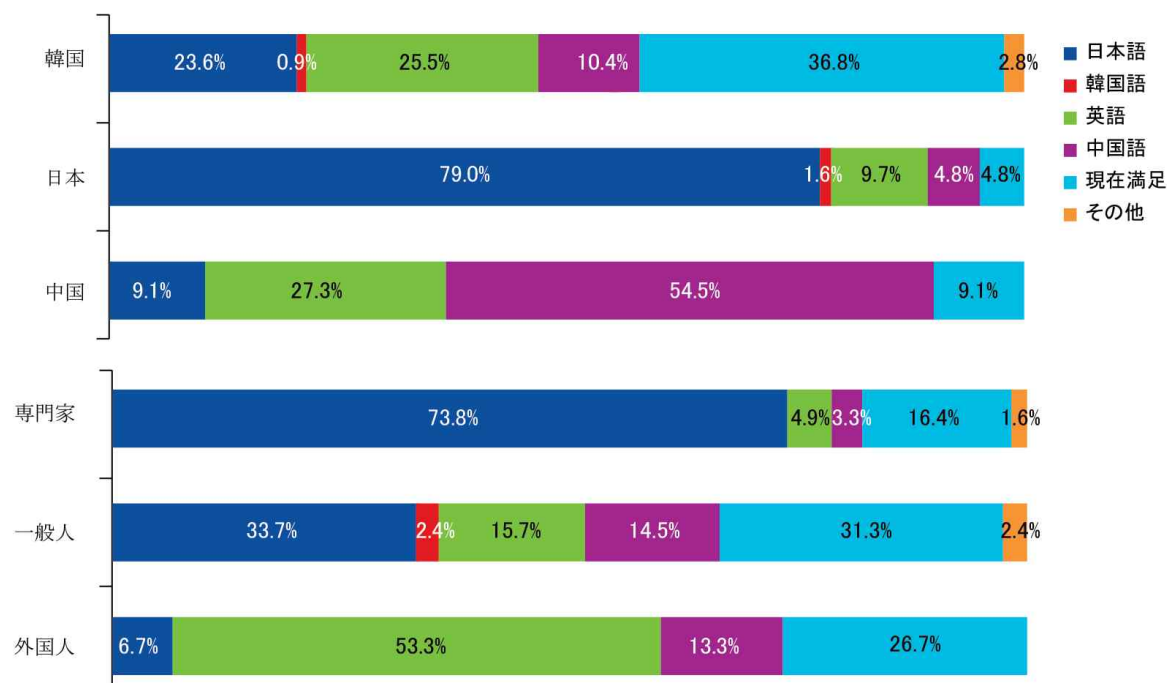
10) 釜山ゲート内のサインデザインにおいて補完すべき言語

釜山ゲート内のサインデザインにおいて補完すべき言語について国別と調査対象別によって多少差がみられた。国別によると韓国は「英語」、日本は「日本語」、中国は「中国語」が最も多く、調査対象別によると専門家と一般人は「日本語」、外国人は「英語」が最も多かった(表 4-49)。

(表 4-49) 釜山ゲート内のサインデザインにおいて補完すべき言語

区分		釜山ゲート内のサインデザインのうち補強すべき言語												合計	χ <sup>2</sup> (p)
		日本語		韓国語		英語		中国語		現状に満足		その他			
		回答数	%	回答数	%	回答数	%	回答数	%	回答数	%	回答数	%		
国家	韓国	25	23.6	1	0.9	27	25.5	11	10.4	39	36.8	3	2.8	106	82.511 *** (0.000)
	日本	49	79.0	1	1.6	6	9.7	3	4.8	3	4.8	-	-	62	
	中国	1	9.1	-	-	3	27.3	6	54.5	1	9.1	-	-	11	
	その他	2	8.0	-	-	12	48.0	2	8.0	9	36.0	-	-	25	
調査対象	専門家	45	73.8	-	-	3	4.9	2	3.3	10	16.4	1	1.6	61	96.610 *** (0.000)
	一般人	28	33.7	2	2.4	13	15.7	12	14.5	26	31.3	2	2.4	83	
	外国人	4	6.7	-	-	32	53.3	8	13.3	16	26.7	-	-	60	
合計		77	37.7	2	1.0	48	23.5	22	10.8	52	25.5	3	1.5	204	-

1p<0.001\*\*\*, p<0.01\*\*, p<0.05\*



(図 4-43) 釜山ゲート内のサインデザインにおいて補完すべき言語



## 4.2. 第2回アンケート調査

### 4.2.1. 調査目的

国際姉妹都市である福岡と釜山の今後地域ゲート内の共同使用が可能なサインデザインの提案に伴う事前調査である。グローバルサインの在り方を評価するために、2012 World Airports Awards 10 空港サインデザインの明視性、注目性、可読性、記号、書体、デザイン、レイアウトの評価と把握することを目的とした。また、既存の福岡と釜山の空港のサインシステムにおける調査を実施することで、利用者満足度及び問題点などを分析し、新規デザインの方向性を探ることを目的とした。

### 4.2.2. 調査概要

福岡と釜山の両都市において共同で使用可能なゲート内のサインデザイン提案のために、世界の優秀な国際空港である 2012 World Airports Awards 10 空港サインの好感度と評価について調査を行った（表 4-50）。

（表 4-50） 調査概要

区分	内容
調査分野	①2012 World Airports Awards 10 空港サインデザイン好感度及び評価 ②国及び都市空間サインの好感度 ③ゲートサインデザイン評価 ④福岡、釜山のゲートサインデザイン好感度及び評価、案内システム改善事項
調査場所及び対象	釜山の金海国際空港、福岡の福岡空港国際線を利用する観光客
サンプリング概要	韓国人 33 人、日本人 33 人
調査方法	直接個人とアンケートによる面接調査
調査期間	2013 年 8 月 1 日 ～ 10 月 10 日

調査対象は空港を利用する「韓国人」33 人、「日本人」33 人の計 66 人とした。性別は「男子」26 人（39.4%）、「女子」40 人（60.6%）である。また、調査においては釜山の金海国際空港、福岡の福岡空港国際線内でアンケート調査紙を渡して直接面接を行いながら調査を行った。また、2012 World Airports Awards 10 空港サインデザインは写真イメージをアンケート用紙に添付して、事前に説明を行いながら調査を実施した。

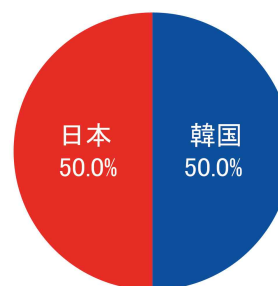
### 4.2.3. 調査対象者の一般概要

#### 1) 調査対象者

調査対象者は「韓国人 33 人(50%)」「日本人 33 人(50%)」である。

(表 4-53) 調査対象

区分	人数	%
韓国人	33	50.0%
日本人	33	50.0%
合計	66	100.0%



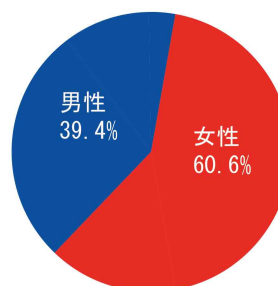
(図 4-45) 調査対象グラフ

## 2) 性別による分類

調査対象者 66 人の性別は、男子 39.4%(26 人) 女子 60.6%(40 人)である。

(表 4-54) 性別による分類

区分	人数	%
男性	26	39.4%
女性	40	60.6%
合計	66	100.0%



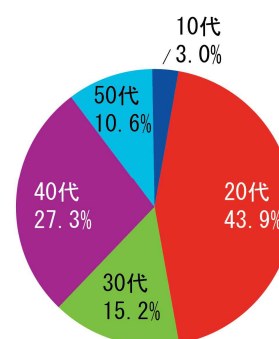
(図 4-46) 性別による分類グラフ

## 3) 年齢別による分類

調査対象者 66 人を年齢別に分類したところ、20 代 43.9%(29 人)、40 代 27.3%(18 人)、30 代 15.2%(10 人)、50 代 10.6%(7 人)、10 代 3.0%の結果となった。

(表 4-55) 年齢別による分類

区分	内容	%
10代	2	3.0%
20代	29	43.9%
30代	10	15.2%
40代	18	27.3%
50代	7	10.6%
合計	66	100.0%



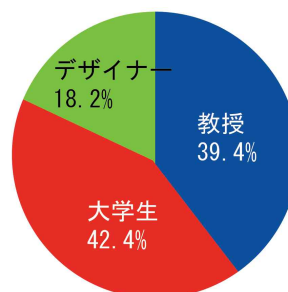
(図 4-47) 年齢別による分類グラフ

## 4) 職業別による分類

調査対象の 66 人を職業別に分類したところ、大学生 42.4%(28 人)、教授 39.4%(26 人)、デザイナー18.2%(12 人)の結果となった。

(表 4-56) 職業別による分類

区分	人数	%
教授	26	39.4%
大学生	28	42.4%
デザイナー	12	18.2%
その他	0	0.0%
合計	66	100.0%



(図 4-48) 職業別による分類グラフ

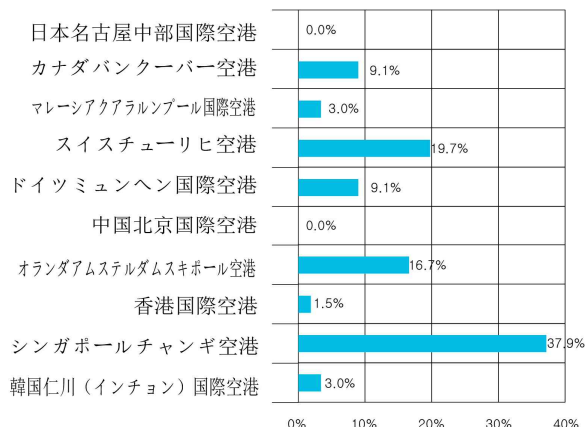
#### 4.2.4. 2012 World Airport Awards 10 空港サインデザインの好感度及び評価

##### 1) 明視性が良いと思われるゲートサインデザイン

明視性が良いと思われるゲートサインデザインは「シンガポールチャンギ空港」が37.9%(25人)で一番高い評価が出た。また、「スイスチューリヒ空港」19.7%(13人),「オランダのアムステルダムスキポール空港」16.7%(11人)という結果が出た。

(表 4-57) 明視性が良いと思われるな空港

区分	人数	%
韓国仁川(インチョン)国際空港	2	3.0%
シンガポールチャンギ空港	25	37.9%
香港国際空港	1	1.5%
オランダアムステルダム スキポール空港	11	16.7%
中国北京国際空港	0	0.0%
ドイツミュンヘン国際空港	6	9.1%
スイスチューリヒ空港	13	19.7%
マレーシアクアラルンプール国際空港	2	3.0%
カナダバンクーバー空港	6	9.1%
日本名古屋中部国際空港	0	0.0%
合計	66	100.0%



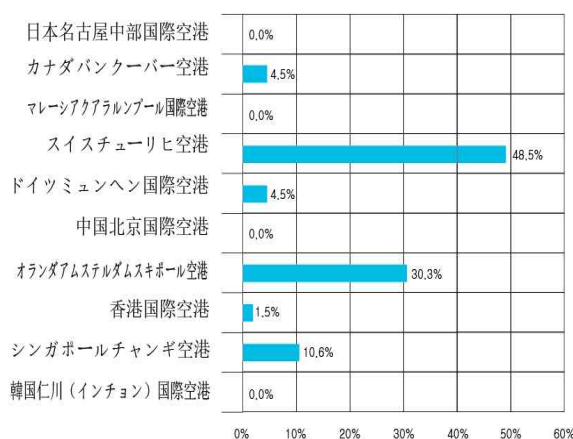
(図 4-49) 明視性が良いと思われる空港グラフ

##### 2) 注目性が良いと思われるゲートサインデザイン

注目性が良いと思われるゲートサインデザインは、「スイスチューリヒ空港」が48.5%(32人)で一番高い評価が出た。また、「オランダのアムステルダムスキポール空港」30.3%(20人)、「シンガポールチャンギ空港」10.6%(7人)という結果が出た。

(表 4-58) 注目性が良いと思われる空港

区分	人数	%
韓国仁川(インチョン)国際空港	0	0.0%
シンガポールチャンギ空港	7	10.6%
香港国際空港	1	1.5%
オランダアムステルダム スキポール空港	20	30.3%
中国北京国際空港	0	0.0%
ドイツミュンヘン国際空港	3	4.5%
スイスチューリヒ空港	32	48.5%
マレーシアクアラルンプール国際空港	0	0.0%
カナダバンクーバー空港	3	4.5%
日本名古屋中部国際空港	0	0.0%
合計	66	100.0%



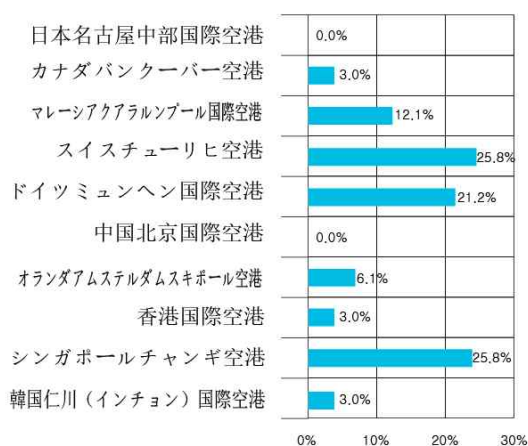
(図 4-50) 注目性が良いと思われる空港グラフ

### 3) 可読性が良いと思われるゲートサインデザイン

可読性が良いと思われるゲートサインデザインは、「シンガポールチャンギ空港」と「スイスチューリヒ空港」が 25.8%(17 人)で最も高い評価が出た。その次「ドイツミュンヘン国際空港」21.2%(14 人), 「マレーシアクアラルンプール国際空港」12.1%(8 人)という結果が出た。

(表 4-59) 可読性が良いと思われる空港

区分	人数	%
韓国仁川(インチョン)国際空港	2	3.0%
シンガポールチャンギ空港	17	25.8%
香港国際空港	2	3.0%
オランダアムステルダムスキポール空港	4	6.1%
中国北京国際空港	0	0.0%
ドイツミュンヘン国際空港	14	21.2%
スイスチューリヒ空港	17	25.8%
マレーシアクアラルンプール国際空港	8	12.1%
カナダバンクーバー空港	2	3.0%
日本名古屋中部国際空港	0	0.0%
合計	66	100.0%



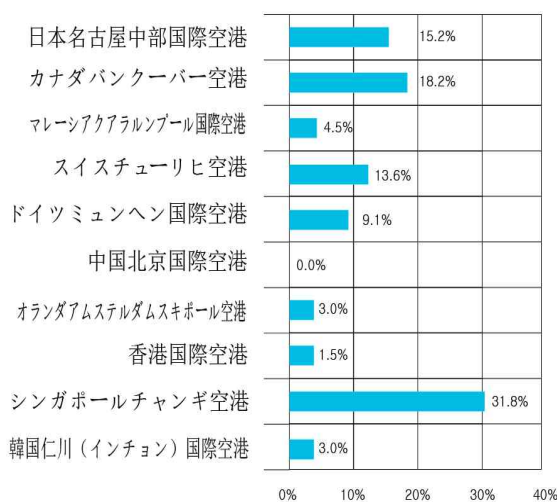
(図 4-51) 可読性が良いと思われる空港グラフ

### 4) 記号が良いと思われるゲートサインデザイン

記号が良いと思われるサインデザインは、「シンガポールチャンギ空港」31.8%(21 人)で最も高い結果が出た。その次「カナダバンクーバー空港」18.2%(12 人), 「日本名古屋中部国際空港」15.2%(10 人)という結果が出た。

(表 4-60) 記号が良いと思われる空港

区分	人数	%
韓国仁川(インチョン)国際空港	2	3.0%
シンガポールチャンギ空港	21	31.8%
香港国際空港	1	1.5%
オランダアムステルダムスキポール空港	2	3.0%
中国北京国際空港	0	0.0%
ドイツミュンヘン国際空港	6	9.1%
スイスチューリヒ空港	9	13.6%
マレーシアクアラルンプール国際空港	3	4.5%
カナダバンクーバー空港	12	18.2%
日本名古屋中部国際空港	10	15.2%
合計	66	100.0%



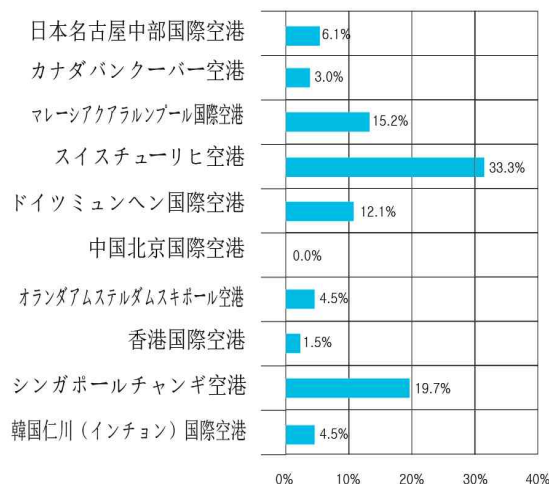
(図 4-52) 記号が良いと思われる空港グラフ

#### 5) 書体が良いと思われるゲートサインデザイン

書体が良いと思われるサインデザインは、「スイスチューリヒ空港」が 33.3%(22 人)で一番高い評価が出た。その次「シンガポールチャンギ空港」19.7%(13 人), 「マレーシアクアラルンプール国際空港」15.2%(10 人)という結果が出た。

(表 4-61) 書体が良いと思われる空港

区分	人数	%
韓国仁川(インチョン)国際空港	3	4.5%
シンガポールチャンギ空港	13	19.7%
香港国際空港	1	1.5%
オランダアムステルダムスキポール空港	3	4.5%
中国北京国際空港	0	0.0%
ドイツミュンヘン国際空港	8	12.1%
スイスチューリヒ空港	22	33.3%
マレーシアクアラルンプール国際空港	10	15.2%
カナダバンクーバー空港	2	3.0%
日本名古屋中部国際空港	4	6.1%
合計	66	100.0%



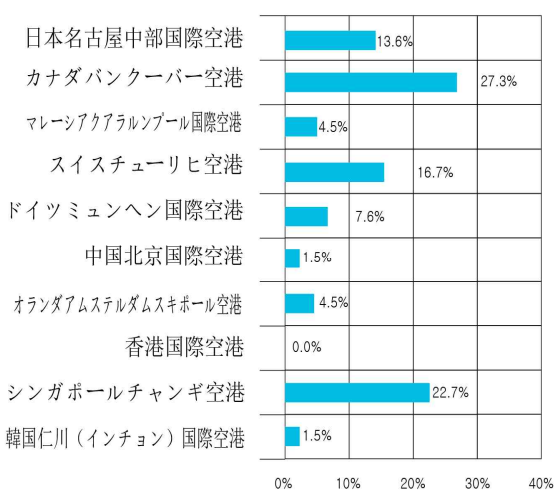
(図 4-53) 書体が良いと思われる空港グラフ

#### 6) レイアウトが良いと思われるゲートサインデザイン

レイアウトが良いと思われるサインデザインは、「カナダバンクーバー空港」が 27.3%(18 人)で最も高い評価が出た。その次「シンガポールチャンギ空港」22.7%(15 人), 「スイスチューリヒ空港」16.7%(11 人)という結果が出た。

(表 4-62) レイアウトが良いと思われる空港

区分	人数	%
韓国仁川(インチョン)国際空港	1	1.5%
シンガポールチャンギ空港	15	22.7%
香港国際空港	0	0.0%
オランダアムステルダムスキポール空港	3	4.5%
中国北京国際空港	1	1.5%
ドイツミュンヘン国際空港	5	7.6%
スイスチューリヒ空港	11	16.7%
マレーシアクアラルンプール国際空港	3	4.5%
カナダバンクーバー空港	18	27.3%
日本名古屋中部国際空港	9	13.6%
合計	66	100.0%



(図 4-54) レイアウトが良いと思われる空港グラフ

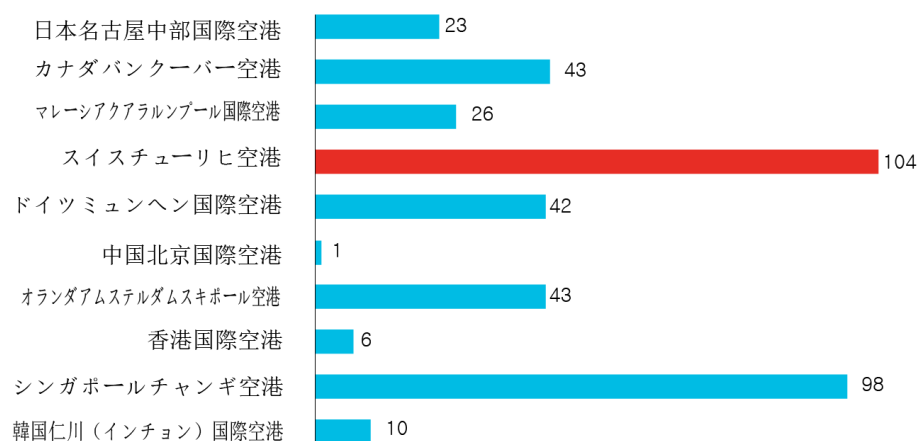
#### 4.2.5. 好感度及び総合評価

World Airports Awards 10空港サインデザインのイメージにおいて明視性、注目性、可読性、記号、書体デザイン、レイアウトの6項目の調査結果に基づいて総合分析を行った。

その結果、「スイスチューリヒ空港」が104人で最も高い評価となった。その次に「シンガポールチャンギ空港」が98人で2番目、「オランダアムステルダムスキポール空港」と「カナダバンクーバー空港」が同じく43人で3番目の高い評価となった（表4-63）。

（表 4-63）6項目の好感度及び総合評価

区分	明視性		注目性		可読性		記号		書体デザイン		レイアウト		合計	順位
	人数	%	人数	%	人数	%	人数	%	人数	%	人数	%		
韓国仁川(インチョン)国際空港	2	3.0%	0	0.0%	2	3.0%	2	3.0%	3	4.5%	1	1.5%	10	8
シンガポールチャンギ空港	25	37.9%	7	10.6%	17	25.8%	21	31.8%	13	19.7%	15	22.7%	98	2
香港国際空港	1	1.5%	1	1.5%	2	3.0%	1	1.5%	1	1.5%	0	0.0%	6	9
オランダアムステルダムスキポール空港	11	16.7%	20	30.3%	4	6.1%	2	3.0%	3	4.5%	3	4.5%	43	3
中国北京国際空港	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%	1	1.5%	1	10
ドイツミュンヘン国際空港	6	9.1%	3	4.5%	14	21.2%	6	9.1%	8	12.1%	5	7.6%	42	5
スイスチューリヒ空港	13	19.7%	32	48.5%	17	25.8%	9	13.6%	22	33.3%	11	16.7%	104	1
マレーシアクアラルンプール国際空港	2	3.0%	0	0.0%	8	12.1%	3	4.5%	10	15.2%	3	4.5%	26	6
カナダバンクーバー空港	6	9.1%	3	4.5%	2	3.0%	12	18.2%	2	3.0%	18	27.3%	43	3
日本名古屋中部国際空港	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%	10	15.2%	4	6.1%	9	13.6%	23	7
合計	66	100.0%	66	100.0%	66	100.0%	66	100.0%	66	100.0%	66	100.0%	396	



（図 4-54）6項目の好感度及び総合評価グラフ

#### 4.2.6. 国及び都市のアイデンティティ評価

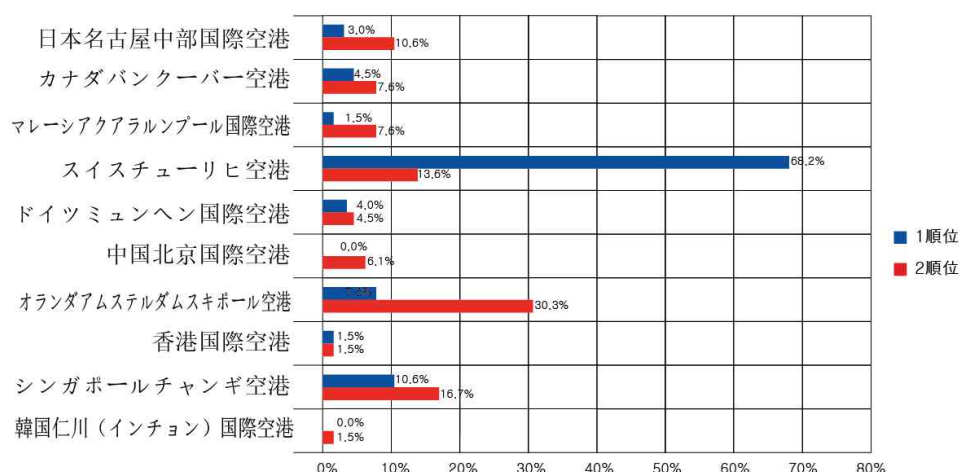
World Airports Awards 10 空港サインデザインのイメージにおいて、国及び都市のアイデンティティの表現が優秀なサインデザインを一人それぞれ1位から5位まで選択するよう調査を行った。1位に選ばれたグループの中では、「スイスチューリヒ空港」68.2%(45人)を選んだ人が最も多い結果となった。その次「シンガポールチャンギ空港」10.6%(7人)、「オランダアムステルダムスキポール空港」7.6%(5人)が後を次ぐ結果となった。

次に、2位に選ばれたグループの中では、1位グループで3位だった「オランダアムステルダムスキポール空港」が30.3%(20人)で最も多く選ばれた。

1位グループで2位だった「シンガポールチャンギ空港」16.7%(11人)、1位だった「スイスチューリヒ空港」13.6%(9人)が後を次ぐ結果となった。その他空港は大きい差は見られなかった。

(表 4-64) アイデンティティ評価 1位グループ (表 4-65) アイデンティティ評価 2位グループ

区分	人数	%	区分	人数	%
韓国仁川(インチョン)国際空港	0	0.0%	韓国仁川(インチョン)国際空港	0	0.0%
シンガポールチャンギ空港	7	10.6%	シンガポールチャンギ空港	7	10.6%
香港国際空港	1	1.5%	香港国際空港	1	1.5%
オランダアムステルダムスキポール空港	5	7.6%	オランダアムステルダムスキポール空港	5	7.6%
中国北京国際空港	0	0.0%	中国北京国際空港	0	0.0%
ドイツミュンヘン国際空港	2	3.0%	ドイツミュンヘン国際空港	2	3.0%
スイスチューリヒ空港	45	68.2%	スイスチューリヒ空港	45	68.2%
マレーシアクアラルンプール国際空港	1	1.5%	マレーシアクアラルンプール国際空港	1	1.5%
カナダバンクーバー空港	3	4.5%	カナダバンクーバー空港	3	4.5%
日本名古屋中部国際空港	2	3.0%	日本名古屋中部国際空港	2	3.0%
合計	66	100.0%	合計	66	100.0%



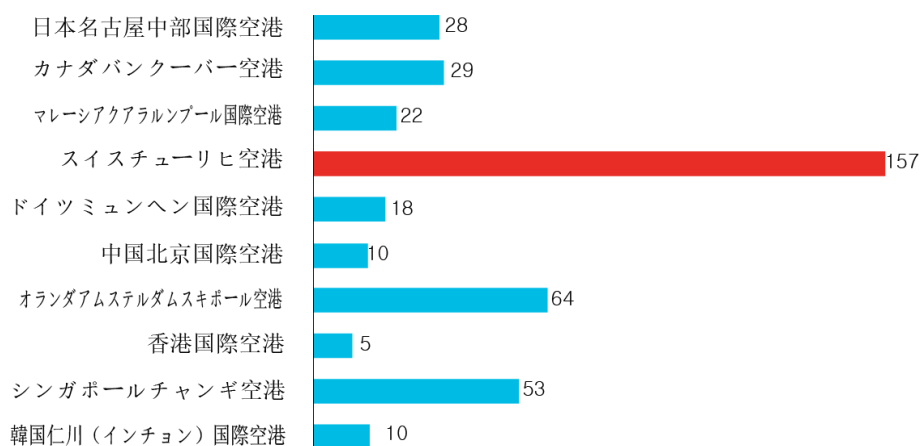
(図 4-55) アイデンティティ評価グラフ

#### 4.2.7. 総合評価

World Airports Awards 10空港デザインのイメージにおいて、国及び都市のアイデンティティの表現が最も優秀なデザインの総合評価を行った結果、「スイスチューリヒ空港」が157人で最も評価が高い。「オランダアムステルダムスキポール空港」が64人で2順位、「シンガポールチャンギ空港」が53人で3順位の結果となった。

(表 4-66) アイデンティティ好感度及び総合評価

区分	1順位			2順位			3順位			合計 (A+B+C)	順位
	人数	%	人数*3 (A)	人数	%	人数*2 (B)	人数	%	人数*1 (C)		
韓国仁川(インチョン)国際空港	0	0.0%	0	1	1.5%	2	8	12.1%	8	10	8
シンガポールチャンギ空港	7	10.6%	21	11	16.7%	22	10	15.2%	10	53	3
香港国際空港	1	1.5%	3	1	1.5%	2	0	0.0%	0	5	10
オランダアムステルダム スキポール空港	5	7.6%	15	20	30.3%	40	9	13.6%	9	64	2
中国北京国際空港	0	0.0%	0	4	6.1%	8	2	3.0%	2	10	8
ドイツミュンヘン国際空港	2	3.0%	6	3	4.5%	6	6	9.1%	6	18	7
スイスチューリヒ空港	45	68.2%	135	9	13.6%	18	4	6.1%	4	157	1
マレーシアクアラルンプール国際空港	1	1.5%	3	5	7.6%	10	9	13.6%	9	22	6
カナダバンクーバー空港	3	4.5%	9	5	7.6%	10	10	15.2%	10	29	4
日本名古屋中部国際空港	2	3.0%	6	7	10.6%	14	8	12.1%	8	28	5
合計	66	100.0%	198	66	100.0%	132	66	100.0%	66		



(図 4-56) 総合評価グラフ

#### 4.2.8. ゲートサインデザインの役割及びデザイン観点からの評価

ゲートサインデザインの役割及びデザイン観点からの順位の結果、1位に選ばれたグループの中では、「スイスチューリヒ空港」が33.3%(22人)で1位、「シンガポールチャンギ空港」27.3%(18人)が後を次ぐ結果となった。

次に、2位に選ばれたグループの中では、「カナダバンクーバー空港」が25.8%(17人)で最も多く選ばれた。また、1位グループで1位だった「スイスチューリヒ空港」と「シ



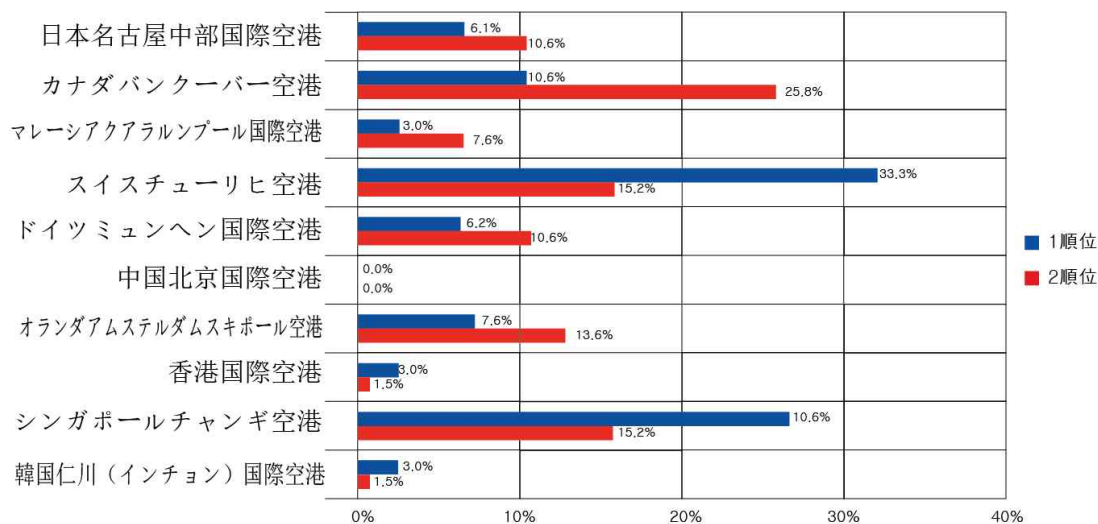
ンガポールチャンギ空港」が15.2%(10人)で後を次ぐ結果となった。

(表 4-67) 役割及びデザイン観点からの  
評価 1 位グループ

区分	人数	%
韓国仁川(インチョン)国際空港	2	3.0%
シンガポールチャンギ空港	18	27.3%
香港国際空港	2	3.0%
オランダアムステルダムスキポール空港	5	7.6%
中国北京国際空港	0	0.0%
ドイツミュンヘン国際空港	4	6.1%
スイスチューリヒ空港	22	33.3%
マレーシアクアラルンプール国際空港	2	3.0%
カナダバンクーバー空港	7	10.6%
日本名古屋中部国際空港	4	6.1%
合計	66	100.0%

(表 4-68) 役割及びデザイン観点からの  
評価 2 位グループ

区分	人数	%
韓国仁川(インチョン)国際空港	1	1.5%
シンガポールチャンギ空港	10	15.2%
香港国際空港	1	1.5%
オランダアムステルダムスキポール空港	9	13.6%
中国北京国際空港	0	0.0%
ドイツミュンヘン国際空港	7	10.6%
スイスチューリヒ空港	10	15.2%
マレーシアクアラルンプール国際空港	4	6.1%
カナダバンクーバー空港	17	25.8%
日本名古屋中部国際空港	7	10.6%
合計	66	100.0%



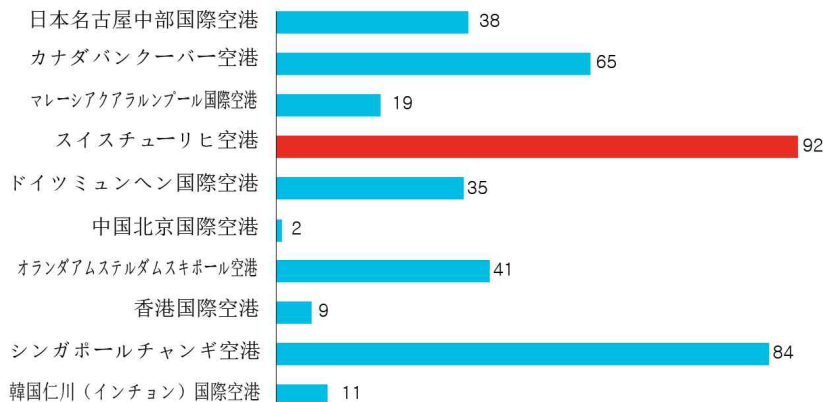
(図4-57) 役割及びデザイン観点からの評価グラフ

#### 4.2.9. 総合評価

World Airports Awards 10空港サインデザインイメージにおいて、ゲートサインデザインの役割及びデザイン観点からの総合順位を選んだところ、「スイスチューリヒ空港」が192人で1順位、「シンガポールチャンギ空港」が84人で2順位、「カナダバンクーバー空港」が65人で3順位の結果となった。

(表4-69) サインデザインの役割及びデザイン観点からの総合評価

区分	1順位			2順位			3順位			合計 (A+B+C)	順位
	人数	%	人数* 3 (A)	人数	%	人数* 2 (B)	人数	%	人数* 1 (C)		
韓国仁川(インチョン)国際空港	2	3.0%	6	1	1.5%	2	3	4.5%	3	11	8
シンガポールチャンギ空港	18	27.3%	54	10	15.2%	20	10	15.2%	10	84	2
香港国際空港	2	3.0%	6	1	1.5%	2	1	1.5%	1	9	9
オランダアムステルダム スキポール空港	5	7.6%	15	9	13.6%	18	8	12.1%	8	41	4
中国北京国際空港	0	0.0%	0	0	0.0%	0	2	3.0%	2	2	10
ドイツミュンヘン国際空港	4	6.1%	12	7	10.6%	14	9	13.6%	9	35	6
スイスチューリヒ空港	22	33.3%	66	10	15.2%	20	6	9.1%	6	92	1
マレーシアクアラルンプール 国際空港	2	3.0%	6	4	6.1%	8	5	7.6%	5	19	7
カナダバンクーバー空港	7	10.6%	21	17	25.8%	34	10	15.2%	10	65	3
日本名古屋中部国際空港	4	6.1%	12	7	10.6%	14	12	18.2%	12	38	5
合計	66	100.0%	198	66	100.0%	132	66	100.0%	66	396	



(図4-58) 総合評価グラフ

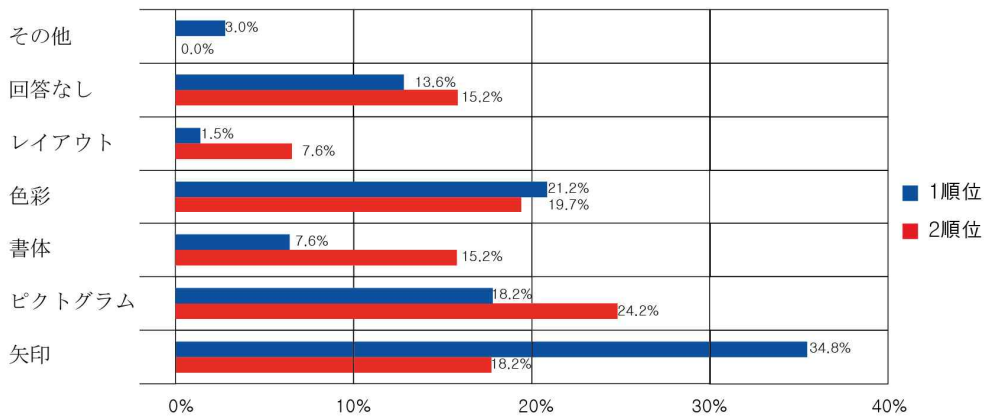
#### 4.2.10. ゲートサインデザインにおいて最初に認知するもの

World Airports Awards 10空港サインデザインのイメージにおいて、ゲートサインデザインで最初に認知するものとして、1位に選ばれたグループの中では、「矢印」34.8%(23人)が最も多く、「カラー」21.2%(14人)、「ピクトグラム」18.2%(12人)順の結果となった。次に、2位に選ばれたグループの中からは、「ピクトグラム」24.2%(16人)が最も多く、「カラー」19.7%(13人)、「矢印」18.2%(12人)順の結果となった。

(表4-70) 最初に認知するもの位グループ

区分	人数	%	区分	人数	%
矢印	23	34.8	矢印	12	18.2
ピクトグラム	12	18.2	ピクトグラム	16	24.2
書体	5	7.6	書体	10	15.2
カラー	14	21.2	カラー	13	19.7
レイアウト	1	1.5	レイアウト	5	7.6
無答	9	13.6	無答	10	15.2
その他	2	3.0	その他	0	0
合計	66	100	合計	66	100

(表4-71) 最初に認知するもの2位グループ



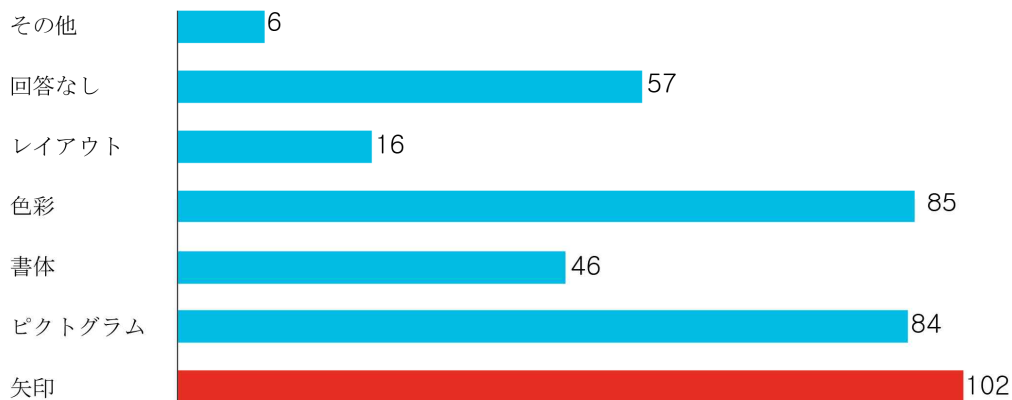
(図4-59) 最初に認知するもの評価グラフ

#### 4.2.11. 総合評価

World Airports Awards 10空港サインデザインのイメージにおいてゲートサインデザインの中で、最初に認知するものについて優先順位を決めた結果、「矢印」が102人で最も選択が多かった。また、「カラー」が85人、「ピクトグラム」が84人でほぼ同じ結果が出た。

(表4-72) 最初に認知するもの総合評価

区分	1 順位			2 順位			3 順位			合計 (A+B+C)	順位
	人数	%	人数 *3 (A)	人数	%	人数 *2 (B)	人数	%	人数 *1 (C)		
矢印	23	34.8%	69	12	18.2%	24	9	13.6%	9	102	1
ピクトグラム	12	18.2%	36	16	24.2%	32	16	24.2%	16	84	3
書体	5	7.6%	15	10	15.2%	20	11	16.7%	11	46	5
カラー	14	21.2%	42	13	19.7%	26	17	25.8%	17	85	2
レイアウト	1	1.5%	3	5	7.6%	10	3	4.5%	3	16	6
無回答	9	13.6%	27	10	15.2%	20	10	15.2%	10	57	4
その他	2	3.0%	6	0	0.0%	0	0	0.0%	0	6	7
合計	66	100.0%	198	66	100.0%	132	66	100.0%	66	396	



(図4-60) 総合評価グラフ

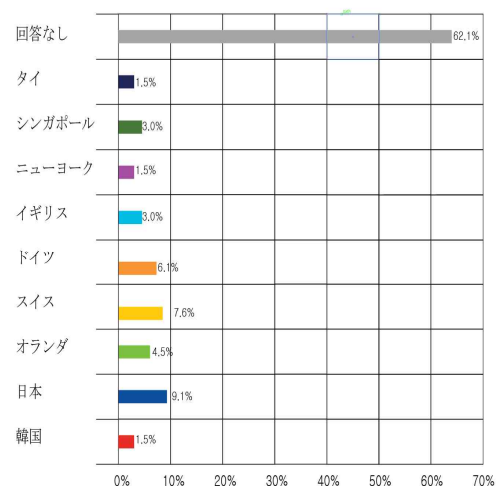
#### 4.2.12. 訪問国と都市内でサインデザインが良いと思われるゲート及びその理由

訪問国、都市の内、サインデザインが良いと思われるゲートを持つ国（都市）名とその理由に関する設問に対して、殆どの対象者が「無応答」62.1%(41人)であった。また、僅差ではあるが、「日本」「スイス」「ドイツ」順の結果が出た。

ゲートのサインデザインについて、他の国より日本が良いと選ばれた主な理由は、ピクトグラム、書体、レイアウト、可読性などが優れているためだと考えられる。

(表4-73) ゲート内サインデザインが良いと思われる国名

区分	人数	%
韓国	1	1.5%
日本	6	9.1%
オランダ	3	4.5%
スイス	5	7.6%
ドイツ	4	6.1%
イギリス	2	3.0%
ニューヨーク	1	1.5%
シンガポール	2	3.0%
タイ	1	1.5%
無回答	41	62.1%
合計	66	100.0%



(図 4-61) ゲート内サインデザインが良いと思われる国名グラフ

(表4-74) サインデザインが良いと思われる国とその理由

区分	人数	理由
韓国	1	- 書体表記
日本	6	- ピクトグラム - 書体、レイアウト、可読性が優秀 - 可読性、レイアウト

理由 (日本):

- 自国であるため、理解しやすかった
- 内容が躯体的に明示されている。
- 可読性

オランダ	3	- アイデンティティ、可読性、デザイン全てが優秀 - カラー - 可読性
スイス	5	- 書体、カラーレイアウト - 全体的に綺麗 - レイアウトとカラーが良い
ドイツ	4	- シンプルなレイアウトで可読性が優秀 - 可読性
イギリス	2	- 認知し易い - 可読性
ニューヨーク	1	- サインデザインの役割が充実している
シンガポール	2	- 差別したカラーによって他都市と比べわかりやすい - 黒と黄色の対比によって目に入りやすい
タイ	1	- レイアウトがすっきりしている
無回答	41	
合計	66	

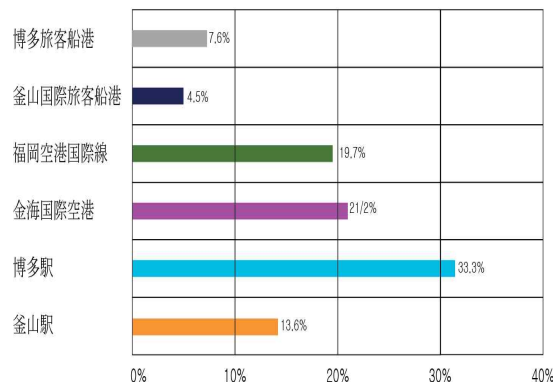
#### 4.2.13. 福岡-釜山においてのゲートサインデザインの好感度及び評価

##### 1) 明視性が良いと思われるゲートサインデザイン

福岡-釜山のゲートサインデザインのイメージについて、明視性が良いと思われるサインデザインは「博多駅」が 33.3%(22人)で最も選択が多く、「金海国際空港」21.2%(14人)、「福岡空港国際線」19.7%(13人)の順であった。

(表4-75) 明視性が良いと思われるゲートサイン

区分	人数	%
釜山駅	9	13.6%
博多駅	22	33.3%
金海国際空港	14	21.2%
福岡空港国際線	13	19.7%
釜山国際旅客船港	3	4.5%
博多旅客船港	5	7.6%
合計	66	100.0%



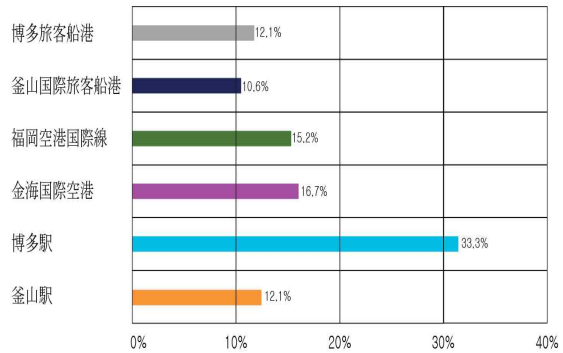
(図 4-62) 明視性が良いと思われるゲートサイングラフ

##### 2) 注目性が良いと思われるゲートサインデザイン

福岡-釜山のゲートサインイメージについて、注目性が良いと思われるサインデザインは「博多駅」が33.3%(22人)で最も選択が多く、「金海国際空港」16.7%(11人)、「福岡空港国際線」15.2%(10人)の順であった。

(表4-76) 注目性が高いと思われるゲートサイン

区分	人数	%
釜山駅	8	12.1%
博多駅	22	33.3%
金海国際空港	11	16.7%
福岡空港国際線	10	15.2%
釜山国際旅客船港	7	10.6%
博多旅客船港	8	12.1%
合計	66	100.0%



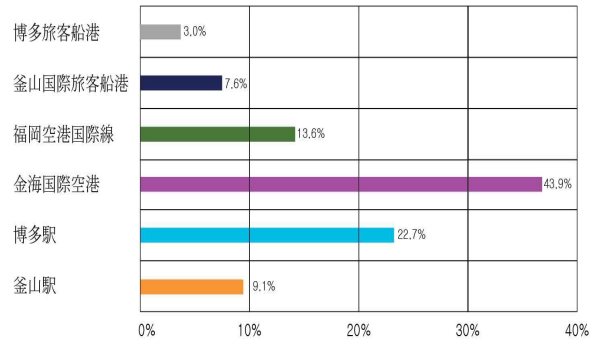
(図 4-63) 注目性が高いと思われるゲートサイン

### 3) 可読性が高いと思われるゲートサインデザイン

福岡-釜山のゲートサインイメージについて、可読性が高いと思われるサインデザインは、「金海国際空港」が43.9%(29人)で最も選択が多く、「博多駅」22.7%(15人)、「福岡空港国際線」13.6%(9人)の順であった。

(表4-77) 可読性が高いと思われるゲートサイン

区分	人数	%
釜山駅	6	9.1%
博多駅	15	22.7%
金海国際空港	29	43.9%
福岡空港国際線	9	13.6%
釜山国際旅客船港	5	7.6%
博多旅客船港	2	3.0%
合計	66	100.0%



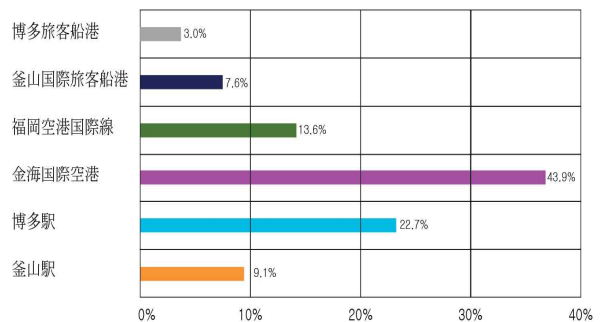
(図4-64) 可読性が高いと思われるゲートサイングラフ

### 4) 記号が良いと思われるゲートサインデザイン

福岡-釜山のゲートサインイメージについて、記号が良いと思われるサインデザインは、「金海国際空港」が36.4%(24人)で最も選択が多く、「博多駅」28.8%(19人)、「福岡国際空港」22.7%(15人)の順であった。

(表4-78) 記号が良いと思われるゲートサイン

区分	人数	%
釜山駅	2	3.0%
博多駅	19	28.8%
金海国際空港	24	36.4%
福岡空港国際線	15	22.7%
釜山国際旅客船港	2	3.0%
博多旅客船港	4	6.1%
合計	66	100.0%



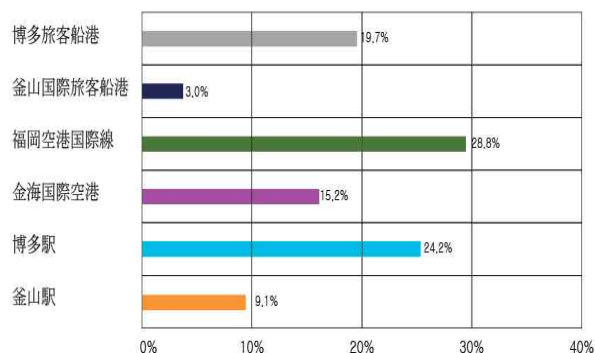
(図 4-65) 記号が良いと思われるゲートサイングラフ

### 5) 書体デザインが良いと思われるゲートサインデザイン

福岡-釜山のゲートサインイメージについて、書体デザインが良いと思われるサインデザインは、「福岡空港国際線」が28.8%(19人)で最も選択が多く、「博多駅」24.2%(16人)、「博多国際旅客船港」19.7%(13人)の順であった。

(表4-79) 書体デザインが良いと思われるゲートサイン

区分	人数	%
釜山駅	6	9.1%
博多駅	16	24.2%
金海国際空港	10	15.2%
福岡国際空港	19	28.8%
釜山国際旅客船港	2	3.0%
博多旅客船港	13	19.7%
合計	66	100.0%



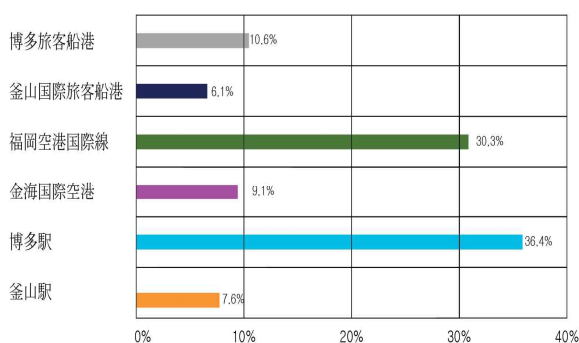
(図 4-66) 書体デザインが良いと思われるゲートサイングラフ

### 6) レイアウトが優秀なゲートサインデザイン

日本福岡、韓国釜山のゲートサインイメージについて、レイアウトが良いと思われるサインデザインは、「博多駅」が36.4%(24人)で最も選択が多く、「福岡空港国際線」30.0%(20人)、「博多旅客船港」10.6%(7人)の順であった。

(表4-80) レイアウトが良いと思われるゲートサイン

区分	人数	%
釜山駅	5	7.6%
博多駅	24	36.4%
金海国際空港	6	9.1%
福岡国際空港	20	30.3%
釜山国際旅客船港	4	6.1%
博多旅客船港	7	10.6%
合計	66	100.0%



(図 4-67) レイアウトが良いと思われるゲートサイングラフ

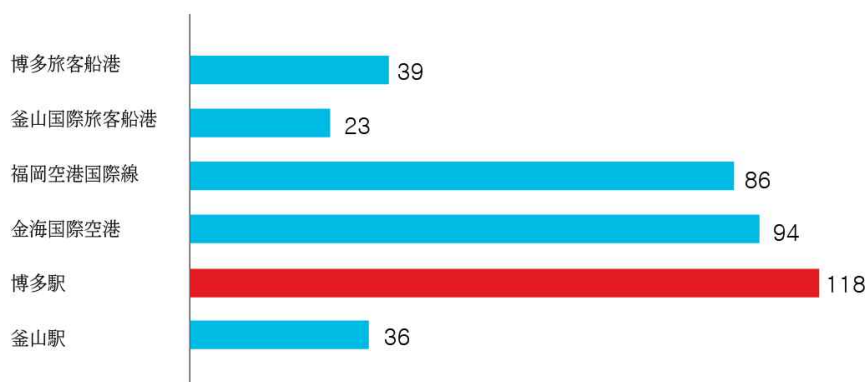
### 7) 6項目の好感度及び総合評価

日本福岡、韓国釜山のゲートサインデザインのイメージにおいて、明視性、注目性、可読性、記号、書体デザイン、レイアウトの6項目を調査結果に基づいて総合分析を行った。

その結果、「博多駅」が118人が選択し最も高い評価となった。その次が「金海国際空港」94人、「福岡空港国際線」が86人の順であった。

(表4-81) 6項目の好感度及び総合評価

区分	明視性		注目性		可読性		記号		書体デザイン		レイアウト		合計	順位
	人数	%	人数	%	人数	%	人数	%	人数	%	人数	%		
釜山駅	9	13.6%	8	12.1%	6	9.1%	2	3.0%	6	9.1%	5	7.6%	36	5
博多駅	22	33.3%	22	33.3%	15	22.7%	19	28.8%	16	24.2%	24	36.4%	118	1
金海国際空港	14	21.2%	11	16.7%	29	43.9%	24	36.4%	10	15.2%	6	9.1%	94	2
福岡空港国際線	13	19.7%	10	15.2%	9	13.6%	15	22.7%	19	28.8%	20	30.3%	86	3
釜山国際旅客船港	3	4.5%	7	10.6%	5	7.6%	2	3.0%	2	3.0%	4	6.1%	23	6
博多旅客船港	5	7.6%	8	12.1%	2	3.0%	4	6.1%	13	19.7%	7	10.6%	39	4
合計	66	100.0%	66	100.0%	66	100.0%	66	100.0%	66	100.0%	66	100.0%	396	



(図4-68) 6項目の好感度及び総合評価グラフ

## 8) 両都市のゲートサインデザインの役割及びデザイン観点からの総合順位

福岡-釜山のゲートサインデザインイメージについて、両都市のゲートサインデザインの役割及びデザイン観点からの総合順位の結果、1位に選ばれたグループの中では、「博多駅」が40.9%(27人)で1位、「福岡国際空港」が31.8%(21人)、「金海国際空港」13.6%(9人)の順であった。

次に、2位に選ばれたグループの中では、「福岡国際空港」と「金海国際空港」が27.3%(18人)で最も順位が高い結果となった。

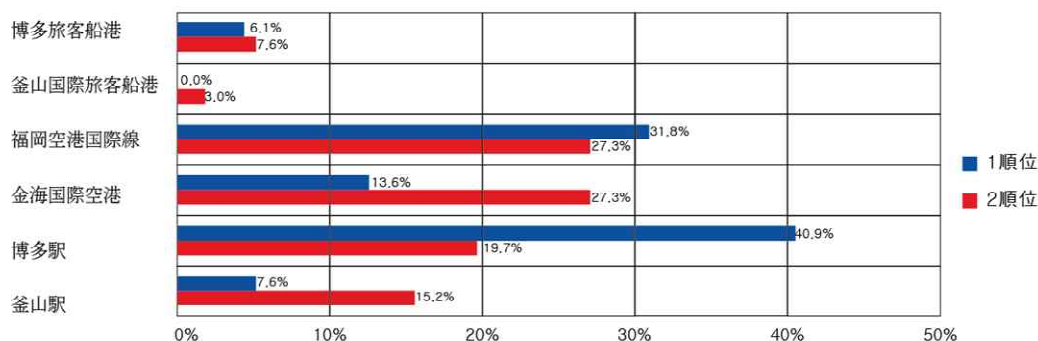
(表4-82) 総合評価1位グループ

区分	人数	%
釜山駅	5	7.6%
博多駅	27	40.9%
金海国際空港	9	13.6%
福岡国際空港	21	31.8%
釜山国際旅客ターミナル	0	0.0%
博多旅客ターミナル	4	6.1%
合計	66	100.0%

(表4-83) 総合評価2位グループ

区分	人数	%
釜山駅	10	15.2%
博多駅	13	19.7%
金海国際空港	18	27.3%
福岡国際空港	18	27.3%
釜山国際旅客ターミナル	2	3.0%
博多旅客ターミナル	5	7.6%
合計	66	100.0%





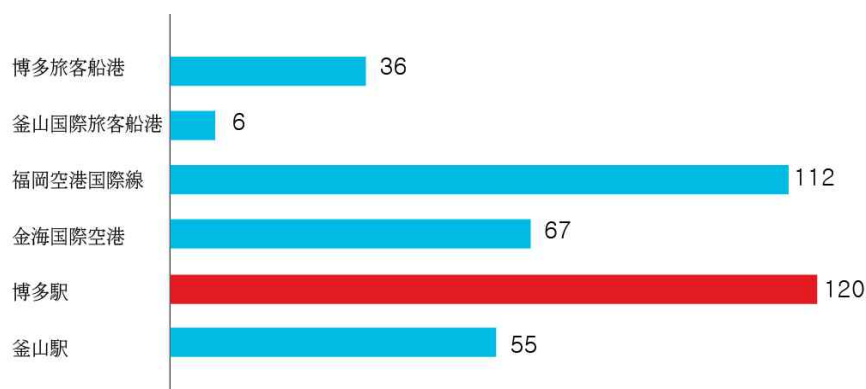
(図4-69) 総合評価グラフ

### 9) 両都市のゲートサインの役割及びデザイン観点からの総合順位評価

福岡-釜山のゲートサインデザインのイメージにおいて、国、都市のゲートサインデザインの役割及びデザイン観点からの総合順位の結果、「博多駅」が120人で最も順位が高く、「福岡空港国際線」が112人で2順位、「金海国際空港」が67人で3順位と評価される結果となった。

(表4-84) 総合評価

区分	1順位			2順位			3順位			合計 (A+B+C)	順位
	人数	%	人数*3 (A)	人数	%	人数*2 (B)	人数	%	人数*1 (C)		
釜山駅	5	7.6%	15	10	15.2%	20	20	30.3%	20	55	4
博多駅	27	40.9%	81	13	19.7%	26	13	19.7%	13	120	1
金海国際空港	9	13.6%	27	18	27.3%	36	4	6.1%	4	67	3
福岡空港国際線	21	31.8%	63	18	27.3%	36	13	19.7%	13	112	2
釜山国際旅客船港	0	0.0%	0	2	3.0%	4	2	3.0%	2	6	6
博多旅客船港	4	6.1%	12	5	7.6%	10	14	21.2%	14	36	5
合計	66	100.0%	198	66	100.0%	132	0	100.0%	0		



(図4-70) 総合評価グラフ

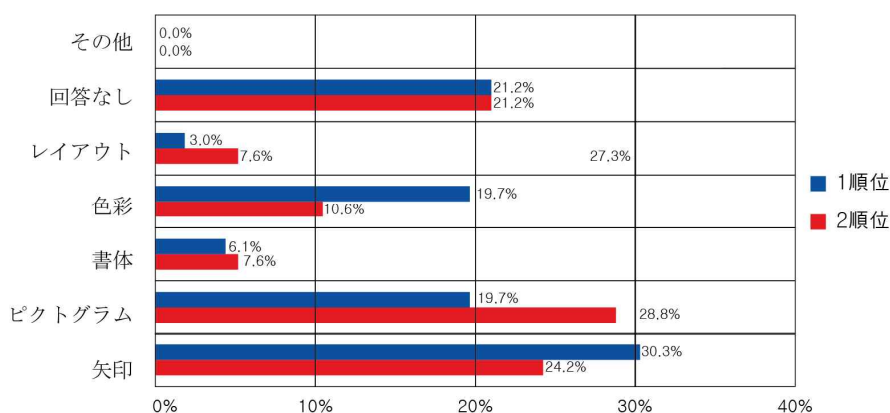
10) ゲートサインデザインの構成要素の重要度順位

福岡-釜山のゲートサインデザインのイメージにおいて、ゲートサインデザインの構成要素の重要度では、1順位が「矢印」30.3%(20人)で、その次が「ピクトグラム」19.7%(13人)順の結果となった。しかし、無回答も21.2%(14人)で多い数字となった。

(表4-85) 総合評価1位グループ

(表4-86) 総合評価2位グループ

区分	人数	%	区分	人数	%
矢印	20	30.3%	矢印	20	30.3%
ピクトグラム	13	19.7%	ピクトグラム	13	19.7%
書体	4	6.1%	書体	4	6.1%
色彩	13	19.7%	カラー	13	19.7%
レイアウト	2	3.0%	レイアウト	2	3.0%
無回答	14	21.2%	無回答	14	21.2%
その他	0	0.0%	その他	0	0.0%
合計	66	100.0%	合計	66	100.0%



(図4-71) 総合評価グラフ

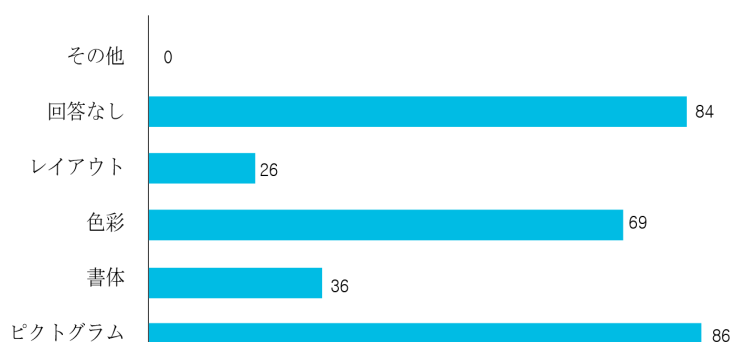
11) ゲートサインデザインの構成要素の重要度順位における総合評価

福岡-釜山のゲートサインデザインのイメージにおいて、ゲートサインデザインの構成要素の重要度では「矢印」が102人で最も多く、その次が「色彩」で85人、「ピクトグラム」84人の順位であった。

(表4-87) 最初に認知する構成要素順位の総合評価

区分	1順位			2順位			3順位			合計 (A+B+C)	順位
	人数	%	人数*3 (A)	人数	%	人数*2 (B)	人数	%	人数*1 (C)		
矢印	20	30.3%	60	16	24.2%	32	3	4.5%	3	95	1
ピクトグラム	13	19.7%	39	19	28.8%	38	9	13.6%	9	86	2
書体	4	6.1%	12	5	7.6%	10	14	21.2%	14	36	5

色彩	13	19.7%	39	7	10.6%	14	16	24.2%	16	69	4
レイアウト	2	3.0%	6	5	7.6%	10	10	15.2%	10	26	6
無回答	14	21.2%	42	14	21.2%	28	14	21.2%	14	84	3
その他	0	0.0%	0	0	0.0%	0	0	0.0%	0	0	7
合計	66	100.0%	198	66	100.0%	132	66	100.0%	66	396	



(図4-72) 最初に認知する構成要素順位の総合評価グラフ

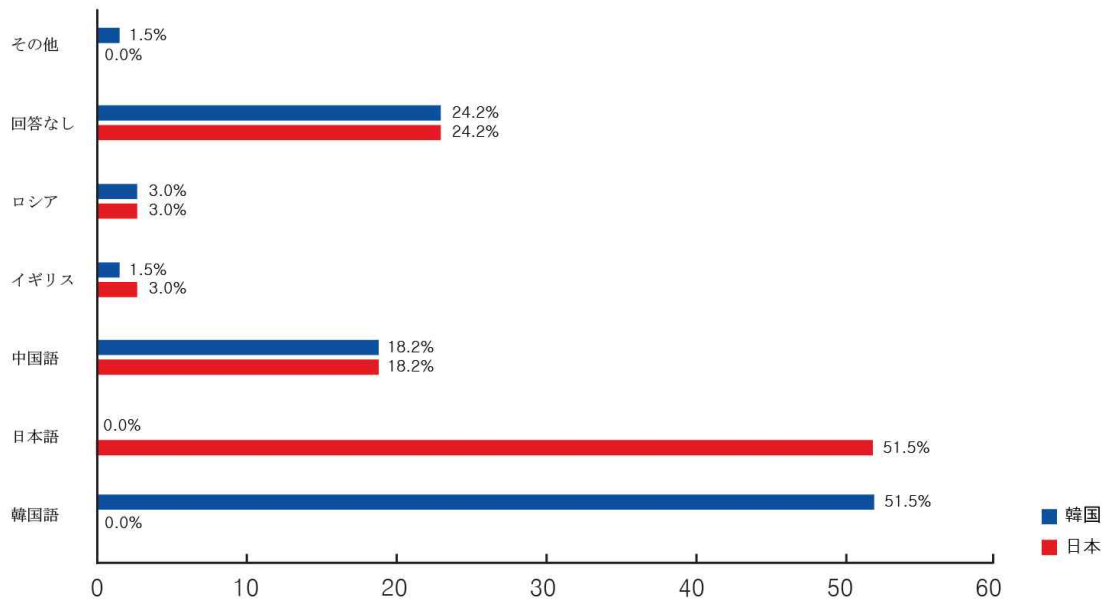
#### 12) 福岡-釜山ゲートサインデザインにおいて追加表記が必要と思われる外国語

釜山ゲートのサインデザインにおいて、母国語、英語以外追加表記が必要と思われる外国語は、「日本語」が51.5%(34人)で最も多く、次に「中国語」18.2%(12人)の順であった。「無回答」は24.2%(16人)であった。

一方、福岡ゲートのサインデザインにおいて母国語、英語以外追加表記が必要と思われる外国語は、「韓国語」51.5%(34人)で最も多く、「中国語」18.2%(12人)の順であった。「無回答」は24.2%(16人)であった。

(表4-88) 釜山で追加外国語が必要と思われる外国語 表4-89) 福岡で追加外国語が必要と思われる外国語

区分	人数	%	区分	人数	%
韓国語	0	0.0%	韓国語	0	0.0%
日本語	34	51.5%	日本語	34	51.5%
中国語	12	18.2%	中国語	12	18.2%
英語	2	3.0%	英語	2	3.0%
ロシア語	2	3.0%	ロシア語	2	3.0%
無回答	16	24.2%	無回答	16	24.2%
その他	0	0.0%	その他	0	0.0%
合計	66	100.0%	合計	66	100.0%



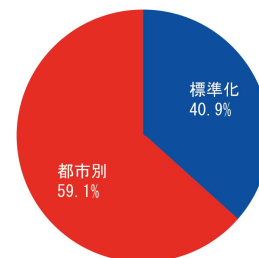
(図4-73) 福岡-釜山で追加外国語が必要と思われる外国語グラフ

### 13) 両都市ゲートサインの標準化と都市別好感度

福岡-釜山のゲートサインデザインのイメージにおいて、「両都市ゲートサインデザインのイメージを統一する（標準化）」と「各都市の文化を活用したイメージとする（都市別）」についてアンケート調査を行った。その結果、「都市別」59.1%(39人)に対して「標準化」は40.9%(27人)で「都市別」の方が多い結果となった。

(表4-90) 標準化と都市別好感度

区分	人数	%
標準化	27	40.9%
都市別	39	59.1%
合計	66	100.0%



(図 4-74) 標準化と都市別好感度グラフ

## 4.2.14. 結果

### 4.2.14.1. World Airports Awards 10 空港サインデザインイメージの各項目交差分析結果

#### 1) 明視性が良いと思われるゲートサインデザイン

明視性においては、「シンガポールチャンギ空港」のサインデザインが最も良い結果となった。国別では、韓国人14人 (56.0%)、日本人11人 (44.0%)、性別では、男性12人 (48.0%)、女性13人 (52.0%)、年齢では20代11人 (44.0%)、職業別では、教授、大学生、デザイナーが共に「シンガポールチャンギ空港」を選ぶ結果となった (表4-91)。

(表4-91) 明視性が良いと思われるゲートサインデザイン

区分	明視性											合計	p
	韓国 仁川国際空港	シンガ ポール チャン ギ空港	香港 国際空港	オラン ダ アムス テルダ ム スキ ポール 空港	中国 北京国際空港	ドイツ ミン ヘン 国際空港	スイ ス ス チュ ー リ ヒ 空 港	マレー シ ア ク ア ラ ル ン プ ー ル 国 際 空 港	カナダ バン クー ー バー 空 港	日本 名古屋 中部国際空港			
国	韓国	1	14	0	5	—	2	6	1	4	—	33	.898
		50.0%	56.0%	0.0%	45.5%	—	33.3%	46.2%	50.0%	66.7%	—	50.0%	
性別	男性	1	12	0	6	—	0	5	1	1	—	26	.344
		50.0%	48.0%	0.0%	54.5%	—	0.0%	38.5%	50.0%	16.7%	—	39.4%	
年齢	10代	0	0	0	0	—	0	1	0	1	—	2	.244
		0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	—	0.0%	7.7%	0.0%	16.7%	—	3.0%	
職業	20代	1	11	1	1	—	5	6	0	4	—	29	0.33
		50.0%	44.0%	100.0%	9.1%	—	83.3%	46.2%	0.0%	66.7%	—	43.9%	
性別	30代	0	5	0	4	—	0	1	0	0	—	10	.244
		0.0%	20.0%	0.0%	36.4%	—	0.0%	7.7%	0.0%	0.0%	—	15.2%	
職業	40代	0	7	0	5	—	0	3	2	1	—	18	0.33
		0.0%	28.0%	0.0%	45.5%	—	0.0%	23.1%	100.0%	16.7%	—	27.3%	
職業	50代	1	2	0	1	—	1	2	0	0	—	7	0.33
		50.0%	8.0%	0.0%	9.1%	—	16.7%	15.4%	0.0%	0.0%	—	10.6%	
職業	教授	1	9	0	7	—	1	6	2	0	—	26	0.33
		50.0%	36.0%	0.0%	63.6%	—	16.7%	46.2%	100.0%	0.0%	—	39.4%	
職業	大学生	1	8	1	1	—	5	7	0	5	—	28	0.33
		50.0%	32.0%	100.0%	9.1%	—	83.3%	53.8%	0.0%	83.3%	—	42.4%	
職業	デザイナー	0	8	0	3	—	0	0	0	1	—	12	0.33
		0.0%	32.0%	0.0%	27.3%	—	0.0%	0.0%	0.0%	16.7%	—	18.2%	
合計		8	100	4	44	—	24	52	8	24	—	264	

## 2) 注目性が良いと思われるゲートサインデザイン

注目性においては、「スイスチューリヒ空港」のサインデザインが最も優秀な結果となった。国別では、韓国人16人（50.0%）、日本人16人（50.0%）、性別では、男性15人（46.9%）、女性17人（53.1%）、年齢では20代10人（31.3%）、40代12人（37.5%）、職業別では、教授、大学生、デザイナーが共に「スイスチューリヒ空港」を選ぶ結果となった（表4-92）。

(表4-92) 注目性が良いと思われるゲートサインデザイン

区分		注目性										合計	p	
		韓国 仁川国際空港	シンガ ポール チャン ギ空港	香港 国際空港	オラン ダ アムス テルダ ム スキポ ール空 港	中国 北京国 際空港	ドイツ ミン ヘン 国際空 港	スイス チュー リヒ空 港	マレー シア クアラ Lumpur 国際 空港	カナダ バンク ー バー空 港	日本 名古屋 中部国 際空港			
国籍	韓国	—	4	0	9	—	1	16	—	3	—	33	.457	
		—	57.1%	0.0%	45.0%	—	33.3%	50.0%	—	100.0%	—	50.0%		
性別	男性	—	3	0	6	—	1	15	—	1	—	26	.811	
		—	42.9%	0.0%	30.0%	—	33.3%	46.9%	—	33.3%	—	39.4%		
年齢	10代	—	0	0	2	—	0	0	—	0	—	2	.592	
		—	0.0%	0.0%	10.0%	—	0.0%	0.0%	—	0.0%	—	3.0%		
職業	教授	—	1	0	6	—	2	16	—	1	—	26		.251
		—	14.3%	0.0%	30.0%	—	66.7%	50.0%	—	33.3%	—	39.4%		
職業	大学生	—	3	1	12	—	0	10	—	2	—	28		
		—	42.9%	100.0%	60.0%	—	0.0%	31.3%	—	66.7%	—	42.4%		
職業	デザイナー	—	3	0	2	—	1	6	—	0	—	12		
		—	42.9%	0.0%	10.0%	—	33.3%	18.8%	—	0.0%	—	18.2%		
合計			28	4	80	—	12	128	—	12	—	264		

## 3) 可読性が良いと思われるゲートサインデザイン

可読性においては、「シンガポールチャンギ空港」と「スイスチューリヒ空港」のサインデザインが最も優秀な結果となった。国別では、韓国人9人（52.9%）、日本人8人（47.1%）、性別では、男性5人（29.4%）、女性12人（70.6%）、年齢では20代6人（35.3%）、職業別では、教授7人（41.2%）、大学生6人（35.3%）、デザイナー4人（23.5%）が「シンガポールチャンギ空港」を選び、国別では、韓国人8人（47.1%）、日本人9人（52.9%）、性別では、男性8人（47.1%）、女性9人（52.9%）、年齢では20代9人（52.9%）、職業別では、教授5人（29.4%）、大学生8人（47.1%）、デザイナー4人（23.5%）が「スイスチューリヒ空港」を選ぶ結果となった（表4-93）。

(表4-93) 可読性が良いと思われるゲートサインデザイン

区分		可読性										合計	p
		韓国 仁川国際空港	シンガ ポール チャン ギ空港	香港 国際空港	オラン ダ アムス テルダ ム スキポ ール空 港	中国 北京国際空港	ドイツ ミュン ヘン国 際空港	スイス チュー リヒ空 港	マレー シア クアラ Lumpur 国際空港	カナダ バンク ーバー 空港	日本 名古屋 中部国際空港		
国籍	韓国	1 50.0%	9 52.9%	0 0.0%	3 75.0%	— —	8 57.1%	8 47.1%	2 25.0%	2 100.0%	— —	33 50.0%	.388
	日本	1 50.0%	8 47.1%	2 100.0%	1 25.0%	— —	6 42.9%	9 52.9%	6 75.0%	0 0.0%	— —	33 50.0%	
性別	男性	0 0.0%	5 29.4%	0 0.0%	1 25.0%	— —	6 42.9%	8 47.1%	5 62.5%	1 50.0%	— —	26 39.4%	.536
	女性	2 100.0%	12 70.6%	2 100.0%	3 75.0%	— —	8 57.1%	9 52.9%	3 37.5%	1 50.0%	— —	40 60.6%	
年齢	10代	1 50.0%	0 0.0%	1 50.0%	0 0.0%	— —	0 0.0%	0 0.0%	0 0.0%	0 0.0%	— —	2 3.0%	.015
	20代	1 50.0%	6 35.3%	1 50.0%	1 25.0%	— —	7 50.0%	9 52.9%	3 37.5%	1 50.0%	— —	29 43.9%	
	30代	0 0.0%	5 29.4%	0 0.0%	0 0.0%	— —	2 14.3%	2 11.8%	1 12.5%	0 0.0%	— —	10 15.2%	
	40代	0 0.0%	2 11.8%	0 0.0%	2 50.0%	— —	4 28.6%	6 35.3%	3 37.5%	1 50.0%	— —	18 27.3%	
	50代	0 0.0%	4 23.5%	0 0.0%	1 25.0%	— —	1 7.1%	0 0.0%	1 12.5%	0 0.0%	— —	7 10.6%	
職業	教授	0 0.0%	7 41.2%	0 0.0%	3 75.0%	— —	5 35.7%	5 29.4%	5 62.5%	1 50.0%	— —	26 39.4%	.522
	大学生	2 100.0%	6 35.3%	2 100.0%	1 25.0%	— —	5 35.7%	8 47.1%	3 37.5%	1 50.0%	— —	28 42.4%	
	デザイナー	0 0.0%	4 23.5%	0 0.0%	0 0.0%	— —	4 28.6%	4 23.5%	0 0.0%	0 0.0%	— —	12 18.2%	
合計			68	8	16	—	56	68	32	8	—	264	

## 4) 記号が良いと思われるゲートサインデザイン

記号においては、「シンガポールチャンギ空港」のサインデザインが最も優秀な結果となった。国別では、韓国人5人（23.8%）、日本人16人（76.2%）、性別では、男性8人（38.1%）、女性13人（61.9%）、年齢では20代7人（33.3%）、職業別では、教授9人（42.9%）、大学生5人（23.8%）、デザイナー7人（33.3%）が「シンガポールチャンギ空港」を選ぶ結果となった（表4-94）。

(表4-94) 記号が良いと思われるゲートサインデザイン

区分		記号										合計	p
		韓国 仁川国際空港	シンガ ポール チャン ギ空港	香港 国際空港	オラン ダ アムス テルダ ム スキポ ール空 港	中国 北京国際空港	ドイツ ミュン ヘン国 際空港	スイス チュー リヒ空 港	マレーシ ア クアラ Lumpur 国際空港	カナダ バンク ーバー 空港	日本 名古屋 中部国際空港		
国籍	韓国	2 100.0%	5 23.8%	1 100.0%	1 50.0%	— —	3 50.0%	5 55.6%	2 66.7%	9 75.0%	5 50.0%	33 50.0%	.142
	日本	0 0.0%	16 76.2%	0 0.0%	1 50.0%	— —	3 50.0%	4 44.4%	1 33.3%	3 25.0%	5 50.0%	33 50.0%	
性別	男性	1 50.0%	8 38.1%	0 0.0%	1 50.0%	— —	0 0.0%	4 44.4%	3 100.0%	6 50.0%	3 30.0%	26 39.4%	.238
	女性	1 50.0%	13 61.9%	1 100.0%	1 50.0%	— —	6 100.0%	5 55.6%	0 0.0%	6 50.0%	7 70.0%	40 60.6%	
年齢	10代	0 0.0%	2 9.5%	0 0.0%	0 0.0%	— —	0 0.0%	0 0.0%	0 0.0%	0 0.0%	0 0.0%	2 3.0%	.751
	20代	2 100.0%	5 23.8%	0 0.0%	1 50.0%	— —	4 66.7%	2 22.2%	2 66.7%	6 50.0%	7 70.0%	29 43.9%	
	30代	0 0.0%	4 19.0%	0 0.0%	0 0.0%	— —	1 16.7%	3 33.3%	0 0.0%	1 8.3%	1 10.0%	10 15.2%	
	40代	0 0.0%	7 33.3%	1 100.0%	1 50.0%	— —	1 16.7%	4 44.4%	0 0.0%	3 25.0%	1 10.0%	18 27.3%	
	50代	0 0.0%	3 14.3%	0 0.0%	0 0.0%	— —	0 0.0%	0 0.0%	1 33.3%	2 16.7%	1 10.0%	7 10.6%	
職業	教授	0 0.0%	9 42.9%	1 100.0%	1 50.0%	— —	1 16.7%	5 55.6%	1 33.3%	5 41.7%	3 30.0%	26 39.4%	.376
	大学生	2 100.0%	5 23.8%	0 0.0%	1 50.0%	— —	4 66.7%	2 22.2%	2 66.7%	5 41.7%	7 70.0%	28 42.4%	
	デザイナー	0 0.0%	7 33.3%	0 0.0%	0 0.0%	— —	1 16.7%	2 22.2%	0 0.0%	2 16.7%	0 0.0%	12 18.2%	
合計			84	4	8	—	24	36	12	48	40	264	

## 5) 書体デザインが良いと思われるゲートサインデザイン

書体においては、「スイスチューリヒ空港」のサインデザインが最も優秀な結果となった。国別では、韓国人14人（63.6%）、日本人8人（36.4%）、性別では、男性10人（45.5%）、女性12人（54.5%）、年齢では20代7人（31.8%）、職業別では、教授11人（50.0%）、大学生8人（36.4%）、デザイナー3人（13.6%）が「スイスチューリヒ空港」を選ぶ結果となった（表4-95）。



(表4-95) 書体デザインが良いと思われるゲートサインデザイン

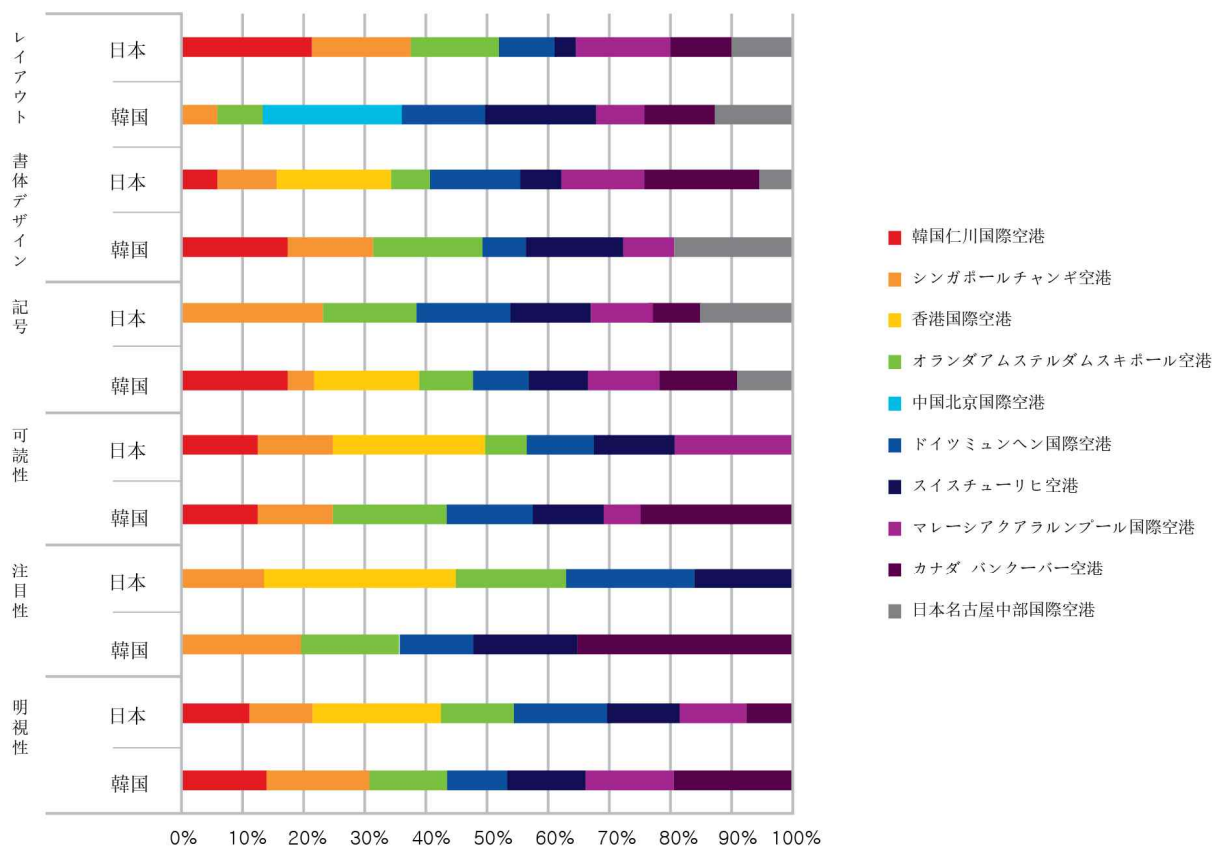
区分	書体デザイン											合計	p
	韓国 仁川国際空港	シンガ ポール チャン ギ空港	香港 国際空港	オランダ アムステ ルダム スキポー ル空港	中国 北京国際空港	ドイツ ミュンヘ ン国際 空港	スイス チューリ ヒ空港	マレーシ ア ク アラルン プ ール国際 空港	カナダ バンクー バー空 港	日本 名古屋 中部国際空港			
国籍	韓国	2 66.7%	7 53.8%	0 0.0%	2 66.7%	— —	2 25.0%	14 63.6%	3 30.0%	0 0.0%	3 75.0%	33 50.0%	.266
	日本	1 33.3%	6 46.2%	1 100.0%	1 33.3%	— —	6 75.0%	8 36.4%	7 70.0%	2 100.0%	1 25.0%	33 50.0%	
性別	男性	1 33.3%	4 30.8%	0 0.0%	0 0.0%	— —	3 37.5%	10 45.5%	6 60.0%	1 50.0%	1 25.0%	26 39.4%	.690
	女性	2 66.7%	9 69.2%	1 100.0%	3 100.0%	— —	5 62.5%	12 54.5%	4 40.0%	1 50.0%	3 75.0%	40 60.6%	
年齢	10代	0 0.0%	0 0.0%	0 0.0%	0 0.0%	— —	0 0.0%	2 9.1%	0 0.0%	0 0.0%	0 0.0%	2 3.0%	.586
	20代	1 33.3%	5 38.5%	1 100.0%	2 66.7%	— —	6 75.0%	7 31.8%	6 60.0%	0 0.0%	1 25.0%	29 43.9%	
	30代	1 33.3%	3 23.1%	0 0.0%	0 0.0%	— —	2 25.0%	2 9.1%	2 20.0%	0 0.0%	0 0.0%	10 15.2%	
	40代	0 0.0%	3 23.1%	0 0.0%	1 33.3%	— —	0 0.0%	8 36.4%	1 10.0%	2 100.0%	3 75.0%	18 27.3%	
	50代	1 33.3%	2 15.4%	0 0.0%	0 0.0%	— —	0 0.0%	3 13.6%	1 10.0%	0 0.0%	0 0.0%	7 10.6%	
職業	教授	1 33.3%	6 46.2%	0 0.0%	1 33.3%	— —	1 12.5%	11 50.0%	3 30.0%	1 50.0%	2 50.0%	26 39.4%	.893
	大学生	1 33.3%	5 38.5%	1 100.0%	2 66.7%	— —	5 62.5%	8 36.4%	5 50.0%	0 0.0%	1 25.0%	28 42.4%	
	デザイナー	1 33.3%	2 15.4%	0 0.0%	0 0.0%	— —	2 25.0%	3 13.6%	2 20.0%	1 50.0%	1 25.0%	12 18.2%	
合計			52	4	12	—	32	88	40	8	16	264	

## 6) レイアウトが良いと思われるゲートサインデザイン

レイアウトにおいては、「カナダバンクーバー空港」のサインデザインが最も優秀な結果となった。国別では、韓国人9人（50.0%）、日本人9人（50.0%）、性別では、男性4人（22.2%）、女性14人（77.8%）、年齢では20代6人（33.3%）、職業別では、教授6人（33.3%）、大学生7人（38.9%）、デザイナー5人（27.8%）が「カナダバンクーバー空港」を選ぶ結果となった（表4-96）。

(表4-96) レイアウトが良いと思われるゲートサインデザイン

区分	レイアウト											合計	p
	韓国 仁川国際空港	シンガ ポール チャン ギ空港	香港 国際空港	オラン ダ アムス テルダ ム スキポ ール空 港	中国 北京国際空港	ドイツ ミュン ヘン国 際空港	スイス チュー リヒ空 港	マレー シア クアラ Lumpur 国際空 港	カナダ バンク ーバー 空港	日本 名古屋 中部国際空港			
国籍	韓国	0 0.0%	4 26.7%	—	1 33.3%	1 100.0%	3 60.0%	9 81.8%	1 33.3%	9 50.0%	5 55.6%	33 50.0%	.219
	日本	1 100.0%	11 73.3%	—	2 66.7%	0 0.0%	2 40.0%	2 18.2%	2 66.7%	9 50.0%	4 44.4%	33 50.0%	
性別	男性	0 0.0%	4 26.7%	—	2 66.7%	1 100.0%	2 40.0%	5 45.5%	1 33.3%	4 22.2%	7 77.8%	26 39.4%	.145
	女性	1 100.0%	11 73.3%	—	1 33.3%	0 0.0%	3 60.0%	6 54.5%	2 66.7%	14 77.8%	2 22.2%	40 60.6%	
年齢	10代	0 0.0%	1 6.7%	—	0 0.0%	0 0.0%	0 0.0%	0 0.0%	0 0.0%	1 5.6%	0 0.0%	2 3.0%	.876
	20代	1 100.0%	8 53.3%	—	1 33.3%	0 0.0%	2 40.0%	6 54.5%	2 66.7%	6 33.3%	3 33.3%	29 43.9%	
	30代	0 0.0%	1 6.7%	—	1 33.3%	0 0.0%	0 0.0%	0 0.0%	0 0.0%	5 27.8%	3 33.3%	10 15.2%	
	40代	0 0.0%	3 20.0%	—	1 33.3%	1 100.0%	3 60.0%	2 18.2%	1 33.3%	5 27.8%	2 22.2%	18 27.3%	
	50代	0 0.0%	2 13.3%	—	0 0.0%	0 0.0%	0 0.0%	3 27.3%	0 0.0%	1 5.6%	1 11.1%	7 10.6%	
職業	教授	0 0.0%	3 20.0%	—	2 66.7%	1 100.0%	3 60.0%	5 45.5%	1 33.3%	6 33.3%	5 55.6%	26 39.4%	.696
	大学生	1 100.0%	7 46.7%	—	1 33.3%	0 0.0%	2 40.0%	5 45.5%	2 66.7%	7 38.9%	3 33.3%	28 42.4%	
	デザイナー	0 0.0%	5 33.3%	—	0 0.0%	0 0.0%	0 0.0%	1 9.1%	0 0.0%	5 27.8%	1 11.1%	12 18.2%	
合計		60	—	12	4	20	44	12	72	36	264		



(図4-75) 各項目交差分析グラフ

#### 4. 2. 14. 2. 福岡-釜山サインデザインイメージの各項目交差分析結果

##### 1) 明視性が良いと思われるゲートサインデザイン

明視性においては、福岡の「博多駅」のサインデザインが最も優秀な結果となった。国別では、韓国人6人（27.3%）、日本人16人（72.7%）、性別では、男性10人（45.5%）、女性12人（54.5%）、年齢では20代12人（54.5%）、職業別では、教授7人（31.8%）、大学生14人（63.6%）、デザイナー1人（4.5%）が「博多駅」を選ぶ結果となった（表4-97）。

(表4-97) 明視性が良いと思われるゲートサインデザイン

区分	明視性						合計	p
	釜山駅	博多駅	金海国際空港	福岡空港国際線	釜山国際旅客船港	博多旅客船港		
国籍	韓国	4 44.4%	6 27.3%	12 85.7%	6 46.2%	1 33.3%	4 50.0%	.852
	日本	5 55.6%	16 72.7%	2 14.3%	7 53.8%	2 66.7%	1 20.0%	
性別	男性	0 0.0%	10 45.5%	5 35.7%	6 46.2%	1 33.3%	4 39.4%	.075

	女性	9 100.0%	12 54.5%	9 64.3%	7 53.8%	2 66.7%	1 20.0%	40 60.6%	
年齢	10代	0 0.0%	2 9.1%	0 0.0%	0 0.0%	0 0.0%	0 0.0%	2 3.0%	.329
	20代	5 55.6%	12 54.5%	4 28.6%	7 53.8%	0 0.0%	1 20.0%	29 43.9%	
	30代	2 22.2%	3 13.6%	2 14.3%	0 0.0%	1 33.3%	2 40.0%	10 15.2%	
	40代	2 22.2%	2 9.1%	5 35.7%	5 38.5%	2 66.7%	2 40.0%	18 27.3%	
	50代	0 0.0%	3 13.6%	3 21.4%	1 7.7%	0 0.0%	0 0.0%	7 10.6%	
職業	教授	3 33.3%	7 31.8%	8 57.1%	3 23.1%	2 66.7%	3 60.0%	26 39.4%	.216
	大学生	4 44.4%	14 63.6%	3 21.4%	6 46.2%	0 0.0%	1 20.0%	28 42.4%	
	デザイナー	2 22.2%	1 4.5%	3 21.4%	4 30.8%	1 33.3%	1 20.0%	12 18.2%	
合計			88	56	52	12	20	264	

## 2) 注目性が良いと思われるゲートサインデザイン

注目性においては、福岡の「博多駅」のサインデザインが最も優秀な結果となった。国別では、韓国人8人（36.4%）、日本人14人（63.6%）、性別では、男性12人（54.5%）、女性10人（45.5%）、年齢では20代9人（40.9%）、職業別では、教授4人（26.7%）、大学生9人（60.0%）、デザイナー2人（13.3%）が「博多駅」を選ぶ結果となった（表4-98）。

（表4-98） 注目性が良いと思われるゲートサインデザイン

区分	注目性						合計	p	
	釜山駅	博多駅	金海国際空港	福岡空港国際線	釜山国際旅客船港	博多旅客船港			
国籍	韓国	2 25.0%	8 36.4%	7 63.6%	6 60.0%	3 42.9%	7 87.5%	33 50.0%	.091
	日本	6 75.0%	14 63.6%	4 36.4%	4 40.0%	4 57.1%	1 12.5%	33 50.0%	
性別	男性	1 12.5%	12 54.5%	4 36.4%	4 40.0%	2 28.6%	3 37.5%	26 39.4%	.423
	女性	7 87.5%	10 45.5%	7 63.6%	6 60.0%	5 71.4%	5 62.5%	40 60.6%	
年齢	10代	0 0.0%	2 9.1%	0 0.0%	0 0.0%	0 0.0%	0 0.0%	2 3.0%	.314

	20代	4 50.0%	9 40.9%	4 36.4%	7 70.0%	3 42.9%	2 25.0%	29 43.9%	
	30代	2 25.0%	5 22.7%	0 0.0%	0 0.0%	1 14.3%	2 25.0%	10 15.2%	
	40代	2 25.0%	5 22.7%	5 45.5%	3 30.0%	2 28.6%	1 12.5%	18 27.3%	
	50代	0 0.0%	1 4.5%	2 18.2%	0 0.0%	1 14.3%	3 37.5%	7 10.6%	
職業	教授	2 33.3%	4 26.7%	12 41.4%	5 55.6%	3 60.0%	0 0.0%	26 39.4%	.300
	大学生	1 16.7%	9 60.0%	12 41.4%	3 33.3%	2 40.0%	1 50.0%	28 42.4%	
	デザイナー	3 50.0%	2 13.3%	5 17.2%	1 11.1%	0 0.0%	1 50.0%	12 18.2%	
合計			81	62	39	26	26	264	

### 3) 可読性が良いと思われるゲートサインデザイン

可読性においては、「金海国際空港」のサインデザインが最も優秀な結果となった。国別では、韓国人14人（48.3%）、日本人15人（51.7%）、性別では、男性11人（37.9%）、女性18人（62.1%）、年齢では20代と40代11人（37.9%）、職業別では、教授12人（41.4%）、大学生12人（41.4%）、デザイナー5人（17.2%）が「金海国際空港」を選ぶ結果となった（表4-99）。

（表4-99） 可読性が良いと思われるゲートサインデザイン

区分	可読性						合計	p	
	釜山駅	博多駅	金海国際空港	福岡空港国際線	釜山国際旅客船港	博多旅客船港			
国籍	韓国	4 66.7%	5 33.3%	14 48.3%	6 66.7%	3 60.0%	1 50.0%	33 50.0%	.023
	日本	2 33.3%	10 66.7%	15 51.7%	3 33.3%	2 40.0%	1 50.0%	33 50.0%	
性別	男性	4 66.7%	2 13.3%	11 37.9%	7 77.8%	2 40.0%	0 0.0%	26 39.4%	.023
	女性	2 33.3%	13 86.7%	18 62.1%	2 22.2%	3 60.0%	2 100.0%	40 60.6%	
年齢	10代	0 0.0%	1 6.7%	1 3.4%	0 0.0%	0 0.0%	0 0.0%	2 3.0%	.640

	20代	3 50.0%	9 60.0%	11 37.9%	3 33.3%	2 40.0%	1 50.0%	29 43.9%	
	30代	2 33.3%	2 13.3%	3 10.3%	3 33.3%	0 0.0%	0 0.0%	10 15.2%	
	40代	1 16.7%	1 6.7%	11 37.9%	1 11.1%	3 60.0%	1 50.0%	18 27.3%	
	50代	0 0.0%	2 13.3%	3 10.3%	2 22.2%	0 0.0%	0 0.0%	7 10.6%	
職業	教授	2 33.3%	4 26.7%	12 41.4%	5 55.6%	3 60.0%	0 0.0%	26 39.4%	.382
	大学生	1 16.7%	9 60.0%	12 41.4%	3 33.3%	2 40.0%	1 50.0%	28 42.4%	
	デザイナー	3 50.0%	2 13.3%	5 17.2%	1 11.1%	0 0.0%	1 50.0%	12 18.2%	
合計			60	116	36	20	8	264	

#### 4) 記号が良いと思われるゲートサインデザイン

記号においては、「金海国際空港」のサインデザインが最も優秀な結果となった。国別では、韓国人13人（54.2%）、日本人11人（45.8%）、性別では、男性6人（25.0%）、女性18人（75.0%）、年齢では20代9人（37.5%）、職業別では、教授9人（37.5%）、大学生10人（41.7%）、デザイナー5人（20.8%）が「金海国際空港」を選ぶ結果となった（表4-100）。

（表4-100） 記号が良いと思われるゲートサインデザイン

区分	記号						合計	p	
	釜山駅	博多駅	金海国際空港	福岡空港国際線	釜山国際旅客船港	博多旅客港			
国籍	韓国	1 50.0%	8 42.1%	13 54.2%	7 46.7%	2 100.0%	2 50.0%	33 50.0%	.745
	日本	1 50.0%	11 57.9%	11 45.8%	8 53.3%	0 0.0%	2 50.0%	33 50.0%	
性別	男性	0 0.0%	8 42.1%	6 25.0%	9 60.0%	1 50.0%	2 50.0%	26 39.4%	.270
	女性	2 100.0%	11 57.9%	18 75.0%	6 40.0%	1 50.0%	2 50.0%	40 60.6%	
年齢	10代	0 0.0%	1 5.3%	1 4.2%	0 0.0%	0 0.0%	0 0.0%	2 3.0%	.951

	20代	1 50.0%	9 47.4%	9 37.5%	7 46.7%	0 0.0%	3 75.0%	29 43.9%			
	30代	0 0.0%	3 15.8%	4 16.7%	2 13.3%	0 0.0%	1 25.0%	10 15.2%			
	40代	1 50.0%	4 21.1%	7 29.2%	4 26.7%	2 100.0%	0 0.0%	18 27.3%			
	50代	0 0.0%	2 10.5%	3 12.5%	2 13.3%	0 0.0%	0 0.0%	7 10.6%			
	職業	教授	1 50.0%	7 36.8%	9 37.5%	7 46.7%	2 100.0%	0 0.0%		26 39.4%	.739
		大学生	1 50.0%	8 42.1%	10 41.7%	6 40.0%	0 0.0%	3 75.0%		28 42.4%	
デザイナー		0 0.0%	4 21.1%	5 20.8%	2 13.3%	0 0.0%	1 25.0%	12 18.2%			
合計			76	96	60	8	16	264			

#### 5) 書体デザインが良いと思われるゲートサインデザイン

記号においては、「福岡空港国際線」のサインデザインが最も優秀な結果となった。国別では、韓国人11人（57.9%）、日本人8人（42.1%）、性別では、男性12人（63.2%）、女性7人（36.8%）、年齢では40代10人（52.6%）、職業別では、教授12人（63.2%）、大学生2人（10.5%）、デザイナー5人（26.3%）が「福岡空港国際線」を選ぶ結果となった（表4-101）。

（表4-101） 書体デザインが良いと思われるゲートサインデザイン

区分		書体デザイン					合計	p	
		釜山駅	博多駅	金海国際空港	福岡空港国際線	釜山国際旅客船港			博多旅客船港
国籍	韓国	4 66.7%	7 43.8%	6 60.0%	11 57.9%	0 0.0%	5 38.5%	33 50.0%	.578
	日本	2 33.3%	9 56.3%	4 40.0%	8 42.1%	2 100.0%	8 61.5%	33 50.0%	
性別	男性	3 50.0%	6 37.5%	3 30.0%	12 63.2%	0 0.0%	2 15.4%	26 39.4%	.087
	女性	3 50.0%	10 62.5%	7 70.0%	7 36.8%	2 100.0%	11 84.6%	40 60.6%	
年齢	10代	0 0.0%	1 6.3%	0 0.0%	0 0.0%	0 0.0%	1 7.7%	2 3.0%	.578

	20代	3 50.0%	8 50.0%	5 50.0%	4 21.1%	1 50.0%	8 61.5%	29 43.9%	
	30代	1 16.7%	2 12.5%	1 10.0%	4 21.1%	1 50.0%	1 7.7%	10 15.2%	
	40代	1 16.7%	2 12.5%	3 30.0%	10 52.6%	0 0.0%	2 15.4%	18 27.3%	
	50代	1 16.7%	3 18.8%	1 10.0%	1 5.3%	0 0.0%	1 7.7%	7 10.6%	
職業	教授	3 50.0%	5 31.3%	3 30.0%	12 63.2%	0 0.0%	3 23.1%	26 39.4%	.134
	大学生	3 50.0%	9 56.3%	5 50.0%	2 10.5%	1 50.0%	8 61.5%	28 42.4%	
	デザイナー	0 0.0%	2 12.5%	2 20.0%	5 26.3%	1 50.0%	2 15.4%	12 18.2%	
合計			64	40	76	8	52	264	

#### 6) レイアウトが良いと思われるゲートサインデザイン

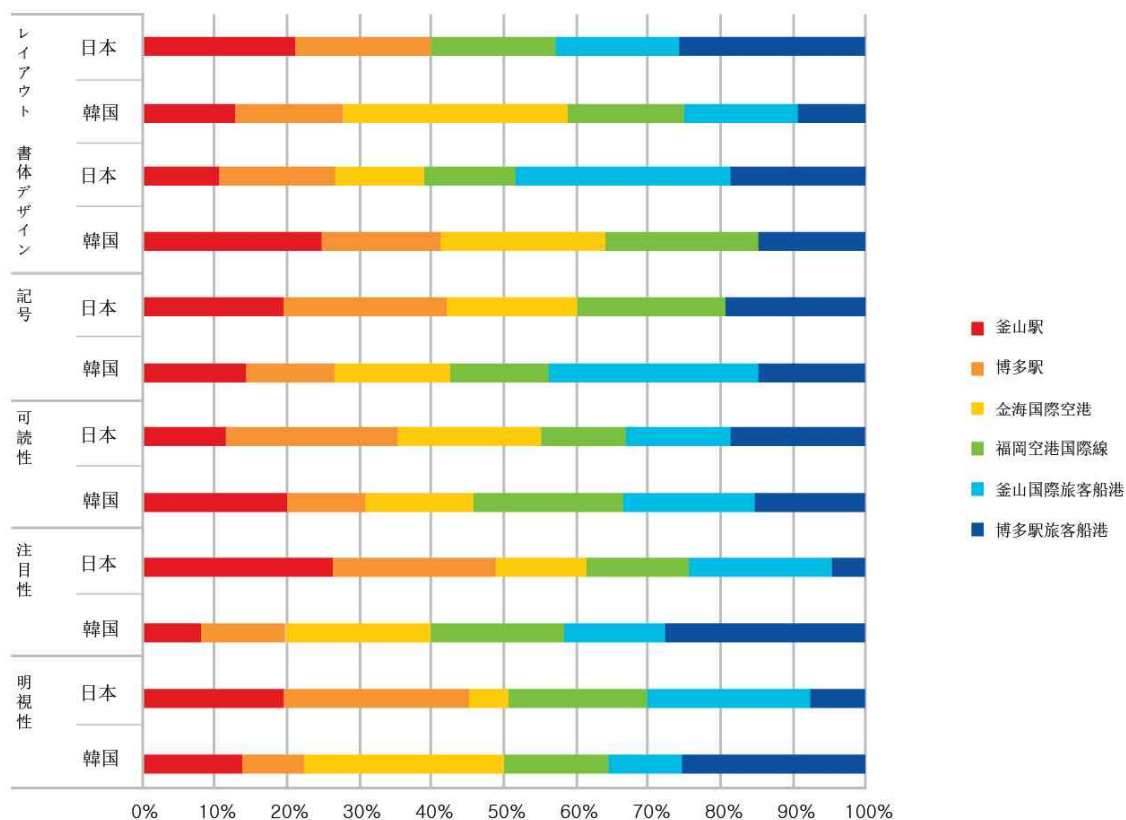
レイアウトにおいては、「博多駅」のサインデザインが最も優秀な結果となった。国別では、韓国人11人（45.8%）、日本人13人（54.2%）、性別では、男性8人（33.3%）、女性16人（66.7%）、年齢では20代9人（37.5%）、職業別では、教授8人（33.3%）、大学生10人（41.7%）、デザイナー6人（25.0%）が「博多駅」を選ぶ結果となった（表4-102）。

（表4-102）レイアウトが優秀なゲートサインデザイン

区分	レイアウト						合計	p	
	釜山駅	博多駅	金海国際空港	福岡空港国際線	釜山国際旅客船港	博多旅客船港			
国籍	韓国	2 40.0%	11 45.8%	6 100.0%	10 50.0%	2 50.0%	2 28.6%	33 50.0%	.176
	日本	3 60.0%	13 54.2%	0 0.0%	10 50.0%	2 50.0%	5 71.4%	33 50.0%	
性別	男性	1 20.0%	8 33.3%	3 50.0%	11 55.0%	2 50.0%	1 14.3%	26 39.4%	.356
	女性	4 80.0%	16 66.7%	3 50.0%	9 45.0%	2 50.0%	6 85.7%	40 60.6%	
年齢	10代	0 0.0%	2 8.3%	0 0.0%	0 0.0%	0 0.0%	0 0.0%	2 3.0%	.891
	20代	3 60.0%	9 37.5%	3 50.0%	8 40.0%	2 50.0%	4 57.1%	29 43.9%	



	30代	1 20.0%	5 20.8%	0 0.0%	2 10.0%	1 25.0%	1 14.3%	10 15.2%	
	40代	1 20.0%	6 25.0%	1 16.7%	8 40.0%	1 25.0%	1 14.3%	18 27.3%	
	50代	0 0.0%	2 8.3%	2 33.3%	2 10.0%	0 0.0%	1 14.3%	7 10.6%	
職業	教授	1 20.0%	8 33.3%	3 50.0%	10 50.0%	2 50.0%	2 28.6%	26 39.4%	.901
	大学生	3 60.0%	10 41.7%	2 33.3%	8 40.0%	2 50.0%	3 42.9%	28 42.4%	
	デザイナー	1 20.0%	6 25.0%	1 16.7%	2 10.0%	0 0.0%	2 28.6%	12 18.2%	
合計			96	24	80	16	28	264	



(図4-76) レイアウトが優秀なゲートサインデザイングラフ

福岡-釜山のゲートサインデザインイメージで明視性、注目性、記号、書体デザイン、レイアウトが優秀なゲートサインデザインに関しては、国別、調査対象によって多少の差がみられた。

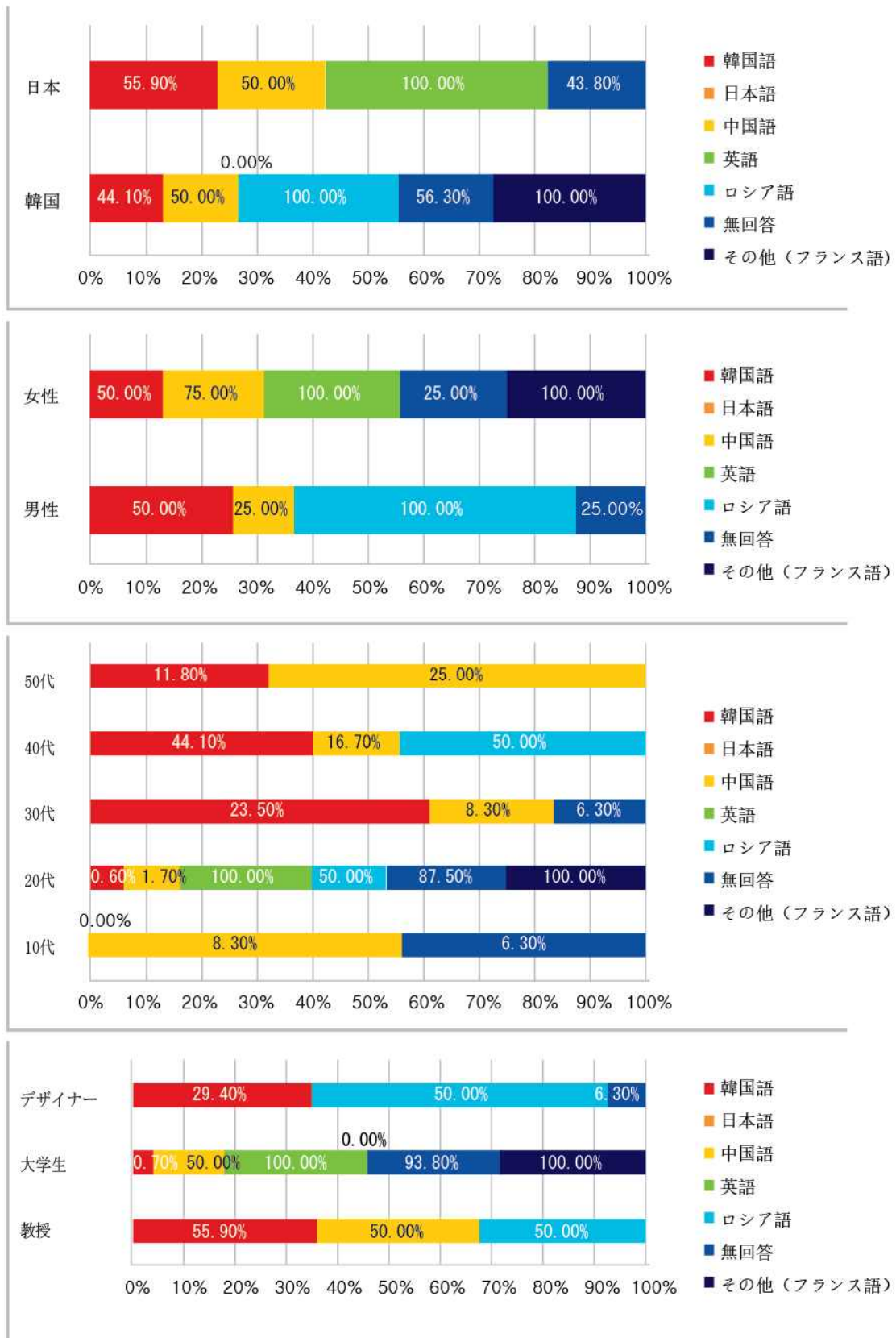
反面、可読性が優秀なゲートサインデザインに関しては、年齢、職業によって多少の差が見られたが、国籍と性別に関しては特に差はみられなかった。

7) 福岡ゲートサインデザインにおいて追加表記が必要と思われる外国語

福岡ゲートサインデザインにおいて追加表記が必要と思われる外国語については、「韓国語」が最も多い結果となった。国別では、韓国人15人（44.1%）、日本人19人（55.9%）、性別では、男性17人（50.0%）、女性17人（50.0%）、年齢では40代15人（44.1%）、職業別では、教授19人（55.9%）、大学生5人（14.7%）、デザイナー10人（29.4%）が「韓国語」を選ぶ結果となった（表4-103）。

（表4-103） 福岡ゲートサインデザインにおいて追加表記が必要と思われる外国語

区分	福岡ゲートサインデザインにおいて追加表記が必要と思われる外国語							合計	p	
	韓国語	日本語	中国語	英語	ロシア語	無回答	その他 (フランス語)			
国籍	韓国	15	—	6	0	2	9	1	33	.451
		44.1%	—	50.0%	0.0%	100.0%	56.3%	100.0%	50.0%	
性別	日本	19	—	6	1	0	7	0	33	.135
		55.9%	—	50.0%	100.0%	0.0%	43.8%	0.0%	50.0%	
性別	男性	17	—	3	0	2	4	0	26	.135
		50.0%	—	25.0%	0.0%	100.0%	25.0%	0.0%	39.4%	
性別	女性	17	—	9	1	0	12	1	40	.135
		50.0%	—	75.0%	100.0%	0.0%	75.0%	100.0%	60.6%	
年齢	10代	0	—	1	0	0	1	0	2	.037
		0.0%	—	8.3%	0.0%	0.0%	6.3%	0.0%	3.0%	
	20代	7	—	5	1	1	14	1	29	
		20.6%	—	41.7%	100.0%	50.0%	87.5%	100.0%	43.9%	
	30代	8	—	1	0	0	1	0	10	
	23.5%	—	8.3%	0.0%	0.0%	6.3%	0.0%	15.2%		
年齢	40代	15	—	2	0	1	0	0	18	.037
		44.1%	—	16.7%	0.0%	50.0%	0.0%	0.0%	27.3%	
年齢	50代	4	—	3	0	0	0	0	7	.037
		11.8%	—	25.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	10.6%	
職業	教授	19	—	6	0	1	0	0	26	.000
		55.9%	—	50.0%	0.0%	50.0%	0.0%	0.0%	39.4%	
	大学生	5	—	6	1	0	15	1	28	
	14.7%	—	50.0%	100.0%	0.0%	93.8%	100.0%	42.4%		
職業	デザイナー	10	—	0	0	1	1	0	12	.000
		29.4%	—	0.0%	0.0%	50.0%	6.3%	0.0%	18.2%	
合計	136	—	48	4	8	64	4	264		



(図4-77) 福岡ゲートサインデザインにおいて追加表記が必要と思われる外国語グラフ

福岡のゲートサインデザインで母国語と英語を基本とし、それ以外で追加表記が必要と思われる外国語については、国籍、調査対象によって多少の差がみられた。国別（韓国人、日本人）、調査対象別（男性、女性）、職業別の全てにおいて「韓国語」の追加表記が必要との結果が出た。一方、「日本語」追加表記が必要だと答えた人は0人であり、現在日本人調査対象者は、福岡のゲートサインデザインでの母国語表記について概ね満足していると考えられる。

尚、交差表の比率を分析した結果、年齢別と職業別においては、追加表記が必要と思われる外国語に多少の差は見られるが、通計的にはカイ二乗の値と判断し、漸近有意確率（p-value）が0.05より小さいため、「追加表記が必要と思われる外国語については、職業とは関係ない」と判断することができる。

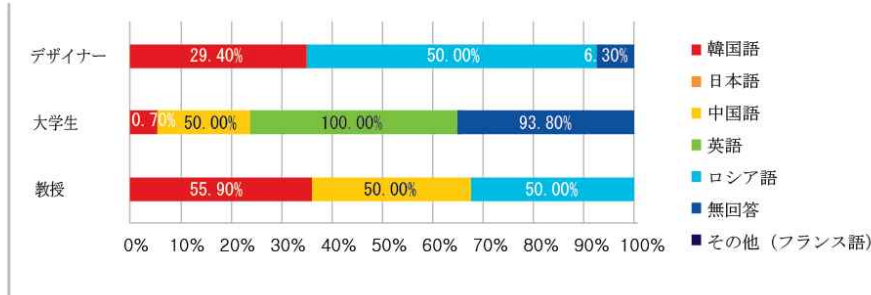
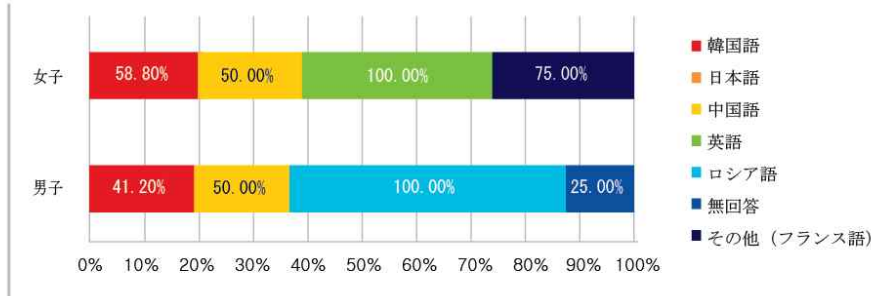
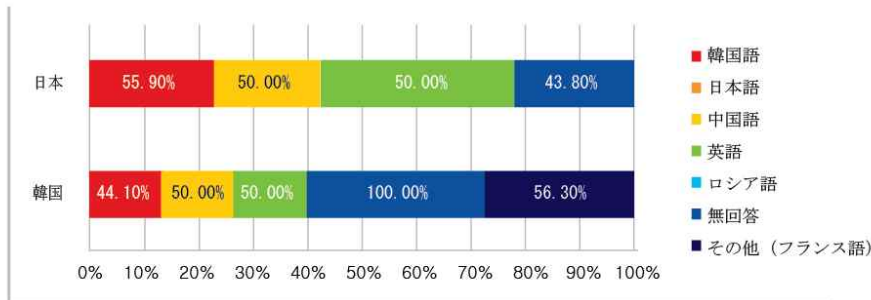
#### 8) 釜山ゲートサインデザインにおいて追加表記が必要と思われる外国語

釜山ゲートサインデザインにおいて追加表記が必要と思われる外国語については、「日本語」が最も多い結果となった。国別では、韓国人15人（44.1%）、日本人19人（55.9%）、性別では、男性14人（41.2%）、女性20人（58.8%）、年齢では40代13人（38.2%）、職業別では、教授19人（55.9%）、大学生5人（14.7%）、デザイナー10人（29.4%）が「韓国語」を選ぶ結果となった（表4-104）。

（表4-104）釜山ゲートサインデザインにおいて追加表記が必要と思われる外国語

区分		釜山ゲートサインデザインにおいて追加表記が必要と思われる外国語							合計	p
		韓国語	日本語	中国語	英語	ロシア語	無回答	その他 (フランス語)		
国籍	韓国	—	15	6	1	2	9	—	33	.606
		—	44.1%	50.0%	50.0%	100.0%	56.3%	—	50.0%	
日本	—	19	6	1	0	7	—	33		
	—	55.9%	50.0%	50.0%	0.0%	43.8%	—	50.0%		
性別	男性	—	14	6	0	2	4	—	26	.173
		—	41.2%	50.0%	0.0%	100.0%	25.0%	—	39.4%	
女性	—	20	6	2	0	12	—	40		
	—	58.8%	50.0%	100.0%	0.0%	75.0%	—	60.6%		
年齢	10代	—	0	1	0	0	1	—	2	.021
		—	0.0%	8.3%	0.0%	0.0%	6.3%	—	3.0%	
	20代	—	7	5	2	1	14	—	29	
	—	20.6%	41.7%	100.0%	50.0%	87.5%	—	43.9%		
30代	—	8	1	0	0	1	—	10		
	—	23.5%	8.3%	0.0%	0.0%	6.3%	—	15.2%		
40代	—	13	4	0	1	0	—	18		
	—	38.2%	33.3%	0.0%	50.0%	0.0%	—	27.3%		

	50代	—	6	1	0	0	0	—	7	
		—	17.6%	8.3%	0.0%	0.0%	0.0%	—	10.6%	
職業	教授	—	19	6	0	1	0	—	26	.000
		—	55.9%	50.0%	0.0%	50.0%	0.0%	—	39.4%	
	大学生	—	5	6	2	0	15	—	28	
		—	14.7%	50.0%	100.0%	0.0%	93.8%	—	42.4%	
	デザイナー	—	10	0	0	1	1	—	12	
	—	29.4%	0.0%	0.0%	50.0%	6.3%	—	18.2%		
	合計		136	48	8	8	64	—	264	



(図4-78) 釜山ゲートサインデザインにおいて追加表記が必要と思われる外国語グラフ

釜山のゲートサインデザインで母国語と英語を基本とし、それ以外追加表記が必要と思われる外国語については、国籍、調査対象によって多少の差がみられた。国籍別（韓国人、日本人）、調査対象別（男性、女性）の全てにおいて「日本語」の追加表記が必要との結果が出た。一方、「韓国語」追加表記の必要性に答えた人は0人であり、現在韓国人調査対象者は、釜山のゲートサインデザインでの母国語表記について概ね満足していると考えられる。尚、交差表の比率を分析した結果、年齢別と職業別においては、追加表記が必要と思われる外国語に多少の差は見られるが、通計的にはカイ二乗の値と判断し、漸近有意確率（p-value）が 0.05より小さいため、「追加表記が必要と思われる外国語については、年齢と職業とは関係ない」と判断することができる。

#### 9) 両都市ゲートサインデザインの標準化と都市別好感度

釜山のゲートサインデザインにおいて、両都市ゲートサインデザインの「標準化」と「都市別」好感度について調査した結果、国別、性別によって多少の差がみられた。

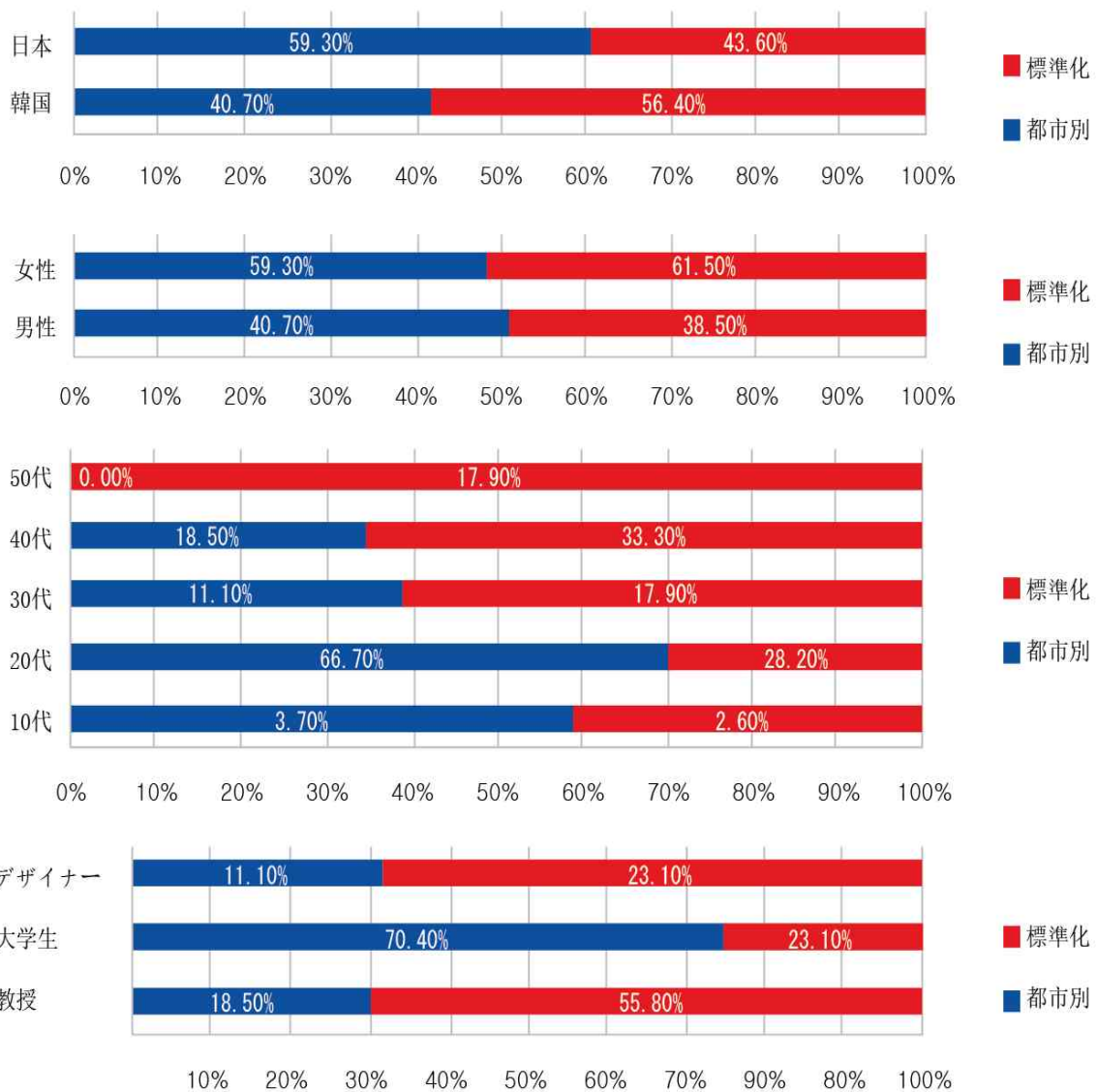
国別をみると、韓国人は「都市別」と答えた人が多く、日本人は「標準化」、「都市別」と答えた人の比率がほぼ同程度である。調査対象別では、両国の男女共に「都市別」の方が高い結果となった。

一方、交差表の比率を分析した結果、年齢別と職業別においては、「標準化」と「都市別」に多少の差は見られるが、通計的にはカイ二乗の値と判断し、漸近有意確率（p-value）が 0.05より小さいため、「選り好みについては、年齢と職業とは関係ない」と判断することができる（表-105）。

（表4-105）両都市ゲートサインデザインの標準化と都市別好感度

区分		両都市ゲートサインデザインの標準化と都市別好感度		合計	p
		標準化	都市別		
国別	韓国	11 40.7%	22 56.4%	33 50.0%	.211
	日本	16 59.3%	17 43.6%	33 50.0%	
性別	男性	11 40.7%	15 38.5%	26 39.4%	.852
	女性	16 59.3%	24 61.5%	40 60.6%	
年齢	10代	1 3.7%	1 2.6%	2 3.0%	.017
	20代	18 66.7%	11 28.2%	29 43.9%	
	30代	3 11.1%	7 17.9%	10 15.2%	

	40代	5 18.5%	13 33.3%	18 27.3%	
	50代	0 0.0%	7 17.9%	7 10.6%	
	教授	5 18.5%	21 53.8%	26 39.4%	
職業	大学生	19 70.4%	9 23.1%	28 42.4%	.001
	デザイナー	3 11.1%	9 23.1%	12 18.2%	
	合計	108	156	264	



(図4-79) 両都市ゲートサインデザインの標準化と都市別好感度

### 4.3. 第3回アンケート調査

#### 4.3.1. 調査目的

新規サインデザイン提案のために、まずサインの基本である矢印と韓国語、日本語、英語、中国語の4国のタイポグラフィについての好感度を評価することを目的とした。

#### 4.3.2. 調査概要

釜山-福岡の両都市において共同で使用可能なゲート内のサインデザイン提案のため、両都市から満足できると思われる矢印とタイポグラフィのサンプルを提示し、好感度に対してアンケート調査を行った（表 4-106）。

（表 4-106）調査概要

区分	内容
調査分野	① ISO, JIS, IATA指定矢印デザインについての好感度調査 ② タイポグラフィ（韓国語、日本語、英語、中国語フォント）について好感度調査
調査対象	韓国人30人、日本人30人、中国人30人（計90人）（デザイン関連学科教授、デザイン専攻学生）
調査方法	直接ヒアリングによる調査
調査場所	韓国（東西大学）、日本（九州産業大学）など
調査期間	2014年10月1日～10月20日

調査対象はデザイン関連学科教授、デザイン専攻学生で、「韓国人」30人、「日本人」30人、「中国人」30人の計90とした。また、性別は「男子」35人（38.9%）、「女子」55人（61.1%）である。

年齢においては、「20代」43人（47.8%）、「30代」14人（15.6%）、「40代」22人（24.4%）、「50代」11人（12.2%）で「20代」が最も多かった。また調査場所は韓国の東西大学及び日本の九州産業大学で行った。

アンケートに答えた90人の職業においては、「大学生」38人（42.2%）、「大学院生」42人（46.7%）、「教授」10人（11.1%）である。矢印は、世界優秀の空港で広く使用されているISO規格、JIS日本工業規格、IATA国際航空運送協会、IATA国際航空運送協会変形型を対象とした。また、フォント（日本語、韓国語、英語、中国語）は、各国で最も広く使用されている7つのフォントを対象とした。

#### 4.3.3. 調査内容

##### 4.3.3.1. 矢印





視覚コミュニケーションにおいて矢印は、方向指示機能として効率的かつ効果的なコミュニケーションの手段ともいえる<sup>注 4-1)</sup>。これに現在、国内外の主要空港で広く活

注 4-1) 安サンラク,ユニバーサルデザイン観点からの空港サインシステムに関する視認性評価研究. 造形メディア学, 12(1).2009



用されている矢印記号の調査を行い、その結果を（表 4-107）にまとめた。

（表 4-107）矢印分類及び活用現況

	
ISO 国際標準化機構 (International Organization for Standardization)	JIS 日本工業規格 (Japanese Industrial Standards)
<ul style="list-style-type: none"> <li>- ドイツベルリン・テーゲル空港</li> <li>- イギリスロンドン・ヒースロー空港</li> <li>- カナダ・バンクーバー空港</li> <li>- 香港CHEK LAP KOK空港に適用</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- アメリカニューヨーク・ラガーディア空港</li> <li>- アメリカデトロイト空港</li> <li>- シンガポールチャンギー空港</li> <li>- 日本東京・成田空港に適用</li> </ul>
	
IATA国際航空運送協会 (International Air Transport Association)	IATA国際航空運送協会が制定した矢印のやが らを直角に変更
<ul style="list-style-type: none"> <li>- フランスパリ・ドゴール空港</li> <li>- 韓国仁川空港に適用</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- ドイツデュッセルドルフ空港</li> <li>- アメリカシアトル空港に適用</li> </ul>

\* 朴ソヨン、李ユンソク 2007



#### 4.3.3.2. タイポグラフィ

タイポグラフィの好感度調査において、2回にわけて調査を行った。まず1回目として、各国（韓国語、英語、中国語）で一般に使用されているフォントそれぞれ20個を選定した。その中で各国別好感度が高い上位7個のフォントだけで2回目のアンケート調査を行った。

##### 1) 韓国語フォント

タイポグラフィにおいて韓国語フォント（Seoul Namsan、釜山体、HaanYGodic230、ahn 2006-8、HYMyeongjo-Extra、YooYG0250、YDITG0360）は次の通りである（表4-108）。

（表4-108）韓国語フォント好感度調査

k-1		가나다라마 대한민국 012345	seoul Namsan
k-2		가나다라마 대한민국 012345	釜山体

k-3	<b>가1</b>	가나다라마 대한민국 012345	Haan YGodic 230
k-4	<b>가1</b>	가나다라마 대한민국 012345	ahn 2006-8
k-5	<b>가1</b>	가나다라마 대한민국 012345	HYMyeongjo- Extra
k-6	<b>가1</b>	가나다라마 대한민국 012345	Yoon YGO250
k-7	<b>가1</b>	가나다라마 대한민국 012345	YDITGO 360

## 2) 英語フォント

タイポグラフィにおいて英語フォント(seoulNamsan, Arial, ahn2006-8, Times New Roman, Helvetica, Univers, Frutiger)は次の通りである(表4-109)。

(表4-109) 英語フォント好感度調査

e-1	<b>A1</b>	ABCDE abcde 012345	seoul Namsan
e-2	<b>A1</b>	ABCDE abcde 012345	Arial
e-3	<b>A1</b>	ABCDE abcde 012345	ahn 2006-8
e-4	<b>A1</b>	ABCDE abcde 012345	Times New Roman
e-5	<b>A1</b>	ABCDE abcde 012345	Helvetica
e-6	<b>A1</b>	ABCDE abcde 012345	Univers
e-7	<b>A1</b>	ABCDE abcde 012345	Frutiger

### 3) 日本語フォント

タイポグラフィにおいて日本語フォント (MS Mincho, Kozuka Mincho Pr6N B, FZCuSong-B09 T, Nukamiso, MS Gothic, Kozuka Gothic Pro R, FZChaoCuHei- M105) は次の通りである (表4-110)。

(表4-110) 日本語フォント好感度調査

j-1	日本	あいうえおかきくけこ アイウエオカキクケコ	MS Mincho
j-2	日本	あいうえおかきくけこ アイウエオカキクケコ	Kozuka Mincho Pr6N B
j-3	日本	あいうえおかきくけこ アイウエオカキクケコ	FZCu Song- B09 T
j-4	日本	あいうえおかきくけこ アイウエオカキクケコ	Nukamiso
j-5	日本	あいうえおかきくけこ アイウエオカキクケコ	MS Gothic
j-6	日本	あいうえおかきくけこ アイウエオカキクケコ	Kozuka Gothic Pro R
j-7	日本	あいうえおかきくけこ アイウエオカキクケコ	FZChao CuHei- M105

### 4) 中国語フォント

タイポグラフィにおいて中国語フォント (標楷體, 楷體, 宋体, 微軟正黒体, 黒体, 微軟雅黒, 黒体B) は次の通りである (表4-111)。

(表 4-111) 中国語フォント好感度調査

c-1	中國	天地玄黄 宇宙洪荒 中國 012345	標楷體
c-2	中國	天地玄黄 宇宙洪荒 中國 012345	楷體
c-3	中國	天地玄黄 宇宙洪荒 中國 012345	宋体
c-4	中國	天地玄黄 宇宙洪荒 中國 012345	微軟 正黒体
c-5	中國	天地玄黄 宇宙洪荒 中國 012345	黒体

c-6	<b>中國</b>	天地玄黃 宇宙洪荒 中國 012345	微软雅黑
c-7	<b>中國</b>	天地玄黃 宇宙洪荒 中國 012345	黒体B

#### 4.3.4. 結果

##### 1) ISO, JIS, IATA指定矢印デザインに対する好感度

国際標準の矢印記号に対する好感度調査結果、「JIS日本工業規格」形態が 31 人 (33.4%)で最も多い結果となり、「IATA国際航空運送協会の変形」形態が 25 人 (27.8%)、「ISO国際標準化機構」形態が 18 人 (20.0%)、「IATA国際航空運送協会」形態が 16 人 (17.8%)順の結果となった (表 4-112)。

分析結果、「JIS日本工業規格」のやがらの形が大きく、判読し易いことで好感度が最も高い結果となったと判断される。

(表 4-112) 矢印好感度調査

ISO 国際標準化機構	JIS 日本工業規格
18人(20.0%)	31人(34.4%)
IATA国際航空運送協会	IATA国際航空運送協会 変形形態
16人(17.8%)	25人(27.8%)

##### 2) タイポグラフィ好感度

本調査では、「韓国語」とゲート内において必要だと判断される「英語」、「日本語」、「中国語」の外国語表記に対する好感度調査を行い、その結果を (表 4-113)にまとめた。

(表 4-113) タイポグラフィ好感度調査

가1 A1 日本 中國	seoulNamsan	seoulNamsan	MS Mincho	標楷體
2人(2.2%)	2人(2.2%)	2人(2.2%)	2人(2.2%)	2人(2.2%)
가1 A1 日本 中國	釜山体	Arial	Kozuka Mincho Pr6N B	楷體
5人(5.6%)	6人(6.7%)	2人(2.2%)	3人(3.3%)	
가1 A1 日本 中國	HaanYGodic 230	ahn 2006-8	FZCuSong- B09T	宋體
20人(22.2%)	2人(2.2%)	0人(0%)	2人(2.2%)	
가1 A1 日本 中國	ahn 2006-8	Times New Roman	Nukamiso	微軟正黑體
0人(0%)	2人(2.2%)	8人(8.9%)	17人(18.9%)	
가1 A1 日本 中國	HYMyeongjo - Extra	Helvetica	MS Gothic	黑體
16人(17.8%)	52人(57.8%)	44人(48.9%)	35人(39%)	
가1 A1 日本 中國	YoonYGO 250	Univers	Kozuka Gothic Pro R	微软雅黑
28人(31.1%)	15人(16.7%)	32人(35.6%)	28人(31.1%)	
가1 A1 日本 中國	YDITGO 360	Frutiger	FZChao CuHei- M105	黑體B
19人(21.1%)	11人(12.2%)	2人(2.2%)	3人(3.3%)	

韓国語フォントに対する好感度調査結果、「YoonYG0250」フォント28人（31.1%）で最も多く、「HannYGodic230」フォント20人（22.2%）、「YDITG0360」フォント19人（21.1%）、「HYMyeongio-Extra」フォント16人（17.8%）順の結果となった。

分析結果、多様な形態のフォントよりゴシックフォントの好感度が高く、中でも「YoonYG0250」フォントが既存ゴシックとは違い、新鮮でありながらモダンなデザインのため最も好感度が高いと判断される。

英語フォントに対する好感度調査結果、「Helvetica」フォントが52人（57.8%）で最も多く、「Univers」フォント15人（16.7%）、「Frutiger」フォント11人（12.2%）、「Arial」フォント6人（6.7%）順の結果となった。

分析結果、長い時間を経ても流行に関わらずデザイナーは勿論、一般人にも慣れている「Helvetica」フォントが「Univers」フォントより好感度が高いと判断される。

日本語フォントに対する好感度調査結果、「MSGothic」フォントが44人（48.9%）で最も多く、「Kozuka Gothic Pro R」フォント32人（35.6%）、「Nukami so」フォント8人（8.9%）、「MS Mincho」、「Kozuka Mincho Pr6N B」、「FZChaoCuHei-M105」フォントが各2人（2.2%）順の結果となった。

分析結果、1位と2位であるゴシックフォントの好感度が圧倒的高く、その中でも「MSGothic」フォントが簡潔であり洗練された形として評価が高いため、高い好感度につながったと判断される。

中国語フォントに対する好感度調査結果、「黒体」フォントが35人（39%）で最も高く、「微软雅黑」フォント28人（31.1%）、「微软正黑体」フォント17人（18.9%）、「楷体」「黒体B」フォントが各3人（3.3%）順の結果となった。

分析結果、1位と2位のフォントをみると、デザインとして大きな差はみられないが、細い書体でありながら可読性が高い「黒体」フォントの好感度が最も高いと判断される。

(表4-114) 矢印及びタイポグラフィ好感度最終結果

	JIS 日本工業規格
<b>가1</b> 가나다라마 대한민국 012345	Yoon YGO250
<b>A1</b> ABCDE abcde 012345	Helvetica
<b>日本</b> あいうえおかきくけこ アイウエオカキクケコ	MS Gothic
<b>中國</b> 天地玄黄 宇宙洪荒 中國 012345	黒体

矢印及びタイポグラフィ好感度調査の最終結果、矢印は「JIS日本工業規格形態」、韓国語フォントは「YoonYG0250」、英語フォントは「Helvetica」、日本語フォントは「MS Gothic」、中国語フォントは「黒体」フォントの好感度が最も多い結果となった（表 4-114）。

調査対象がデザイン関連学科教授、デザイン専攻大学生及び大学院生であったが、最も普遍的で簡潔であり、長い期間、目に慣れている矢印記号とタイポグラフィが選ばれる結果となった。

また、本調査では、4カ国語全てにおいてゴシック系の好感度が高いことがわかった。これは、全体のサインにおいて、伝統的ゴシック体が一般的であり、他の書体と比べ認知度の評価が高いからだと判断される。

その中で、最も重要である韓国語「YoonYG0250」フォントの場合、既存のゴシック体から離れた「脱四角形」の書体であるため、既存ゴシックと比べて広い字間と行間が必要とされる。

反面、その他外国語の場合、「視覚形」のサンセリフ形 (sans serif) 書体であるため、全体のサインにおいて矢印及び4カ国語の調和、サイズとレイアウト構成が重要ではないかと考えられる。

#### 4.4. 第4回目アンケート調査

##### 4.4.1. 調査目的

第1回から第3回アンケートの結果を踏まえて、新規サインデザインの具体的提案のために、タイポグラフィ、ピクトグラム、サインの色彩構成、レイアウト及び文字以外の形についての好感度評価を目的とする。

##### 4.4.2. 調査概要

第1回目から第3回目のアンケート調査の結果を踏まえて、釜山-福岡の両都市が共同使用可能なゲート内のサインデザイン制作に両都市から満足できると思われるタイポグラフィ、ピクトグラム、サインの色彩構成、レイアウト及び文字以外の形のサンプルを提示し、好感度に対して第4回目として最終アンケート調査を行った(表 4-115)。

(表 4-115) 調査概要

区分	内容
調査分野	タイポグラフィ、ピクトグラム、サインの色彩構成、レイアウト及び文字以外の形
調査対象	韓国人30人、日本人30人（計60人）（デザイン専門家20人、一般人40人）
調査方法	直接ヒアリングによる調査
調査場所	釜山(金海国際空港、東西大学、福岡(福岡空港国際線、九州産業大学)
調査期間	2015年8月3日～8月10日

調査対象は韓国人30人、日本人30人で計60人とした。主な調査場所は釜山では金海国際空港、東西大学、福岡では福岡空港国際線、九州産業大学である。また、調査方法としては、アンケート調査紙を渡して直接面接を行いながら調査を行った。

#### 4.4.3. 調査内容

##### 4.4.3.1. タイポグラフィの好感度

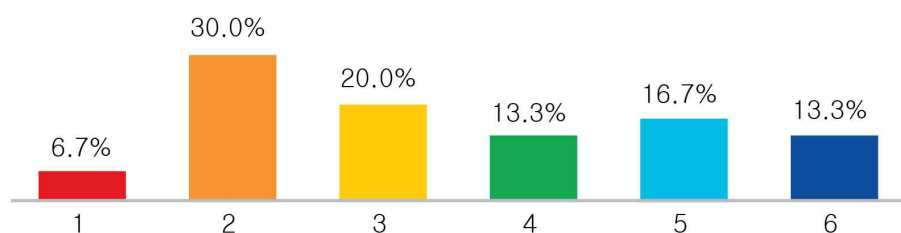
###### 1) 新規サインデザインに適用されるタイポグラフィの構成について

韓国では、「K:YoonY GO 250」、「E:Helvetica B」、「J:MS Gothic」、「C:黒体」が 30.0%(9人)で最も多く、「K:YDIT GO 350」、「E:Univers B」、「J:MS Gothic」、「C:黒体」が20.0%(6人)、「K:YDIT GO 350」、「E:Frutiger B」、「J:KozukaGO」、「C:微軟雅黒」16.7%(5人)順の結果となった(表4-116)。

一方、日本では、「J:Kozuka GO, E:Frutiger」、「C:微軟雅黒B」、「K:YDIT GO 350」が50.0%(15人)で最も多く、「J:Kozuka GO」、「E:Frutiger」、「C:微軟雅黒」、「K:YDIT GO 350」が16.7%(5人)、「J:MS Gothic」、「E:Univers」、「C:黒体」、「K:YDIT GO 350」13.3%(4人)順の結果となった(表4-117)。

(表 4-116) タイポグラフィの構成 (韓国)

区分	人数	%
1 K:YoonY GO 240, E:Helvetica B, J:MS Gothic, C:黒体	2	6.7
2 K:YoonY GO 250, E:Helvetica B, J:MS Gothic, C:黒体	9	30.0
3 K:YDIT GO 350, E:Univers B, J:MS Gothic, C:黒体	6	20.0
4 K:HaanY GO 250, E:Univers, J:MS Gothic, C:黒体	4	13.3
5 K:YDIT GO 350, E:Frutiger B, J:KozukaGO, C:微軟雅黒 B	5	16.7
6 K:YDIT GO 350, E:Frutiger B, J:KozukaGO, C:微軟雅黒	4	13.3
合計	30	100.0



(図 4-80) タイポグラフィの構成グラフ (韓国)

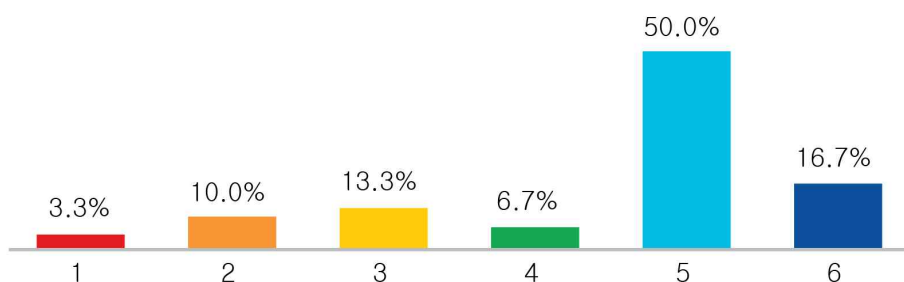
1位	2位
2. K:YoonY GO 250, E:Helvetica, J:MS Gothic, C:黒体	3. K:YDIT GO 350, E:Univers B, J:MS Gothic, C:黒体
출국심사 Immigration 出国審査 出国審査	출국심사 Immigration 出国審査 出国審査

(図4-81) タイポグラフィ構成デザインの好感度結果 (韓国)



(表 4-117) タイポグラフィの構成 (日本)

区分		人数	%
1	J:MS Gothic, E:Helvetica B, C:黒体, K:YoonY GO 240	1	3.3
2	J:MS Gothic, E:Helvetica B, C:黒体, K:YoonY GO 250	3	10.0
3	J:MS Gothic, E:Univers, C:黒体, K:YDIT GO 350	4	13.3
4	J:MS Gothic, E:Univers, C:黒体, K:YDIT GO 250	2	6.7
5	J:Kozuka GO, E:Frutiger, C:微軟雅黒 B, K:YDIT GO 350	15	50.0
6	J:Kozuka GO, E:Frutiger, C:微軟雅黒, K:YDIT GO 350	5	16.7
合計		30	100.0



(図 4-82) タイポグラフィの構成グラフ (日本)

1位	2位
5. J:Kozuka GO, E:Frutiger B, C:微軟雅黒B, K:YDIT GO 350	3. J:MS Gothic, E:Univers B, C:黒体, K:YDIT GO 350
<div style="border: 1px solid black; padding: 5px; text-align: center;">                     出国審査 Immigration 出国審査 출국심사                 </div>	<div style="border: 1px solid black; padding: 5px; text-align: center;">                     出国審査 Immigration 出国審査 출국심사                 </div>

(図 4-83) タイポグラフィ構成デザインの選考後結果 (日本)

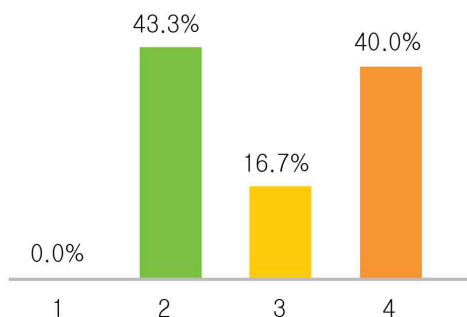
2) 日本語、英語、中国語、韓国語の書体がすべて支援可能なユニバーサル書体の構成について

韓国では「K, E, J, C: UDF Noto Sans CJK KR M」が43.3%(13人)で最も多く、「K, UDF Noto Sans CJK KR B, E, J, C: D」40.0%(12人)、「K, E, J, C: UDF Noto Sans CJK KR B」16.7%(5人)順の結果となった。

一方、日本では「J, E, K, C: UDF Noto Sans CJK KR B」と「J, UDF Noto Sans CJK KR B, E, C, K: D」が36.7%(11人)で最も多く、「K, E, J, C: UDF Noto Sans CJK KR M」23.3%(7人)、「K, E, J, C: UDF Noto Sans CJK KR D」3.3%(1人)順の結果となった。

(表 4-118) ユニバーサル書体の構成 (韓国)

区分	人数	%
1 K, E, J, C: UDF Noto Sans CJK KR D	0	0.0
2 K, E, J, C: UDF Noto Sans CJK KR M	13	43.3
3 K, E, J, C: UDF Noto Sans CJK KR B	5	16.7
4 K, UDF Noto Sans CJK KR B, E, J, C: D	12	40.0
合計	30	100.0



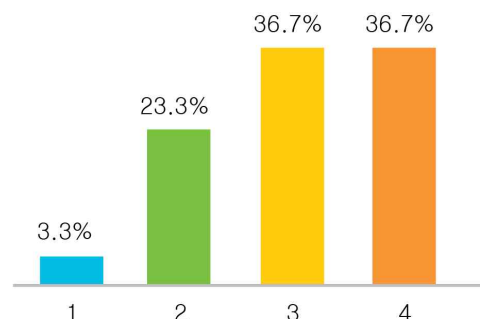
(図 4-84) ユニバーサル書体の構成 (韓国)

1位	2位
2. K, E, J, C: UDF Noto Sans CJK KR M <b>출국심사 Immigration 出国審査 出国审查</b>	4. K, UDF Noto Sans CJK KR B, E, J, C: D <b>출국심사 Immigration 出国審査 出国审查</b>

(図 4-85) ユニバーサル書体デザインの好感度結果 (韓国)

(表4-119) ユニバーサル書体の構成 (日本)

区分	人数	%
1 J, E, K, C: UDF Noto Sans CJK KR D	1	3.3
2 J, E, K, C: UDF Noto Sans CJK KR M	7	23.3
3 J, E, K, C: UDF Noto Sans CJK KR B	11	36.7
4 J, UDF Noto Sans CJK KR B, E, C, K: D	11	36.7
合計	30	100.0



(図 4-86) ユニバーサル書体の構成 (日本)

1位	2位
3. J, E, C, K: UDF Noto Sans CJK KR B <b>出国審査 Immigration 出国审查 출국심사</b>	2. J, E, C, K: UDF Noto Sans CJK KR M <b>出国審査 Immigration 出国审查 출국심사</b>
4. J, UDF Noto Sans CJK KR B, E, C, K: D <b>出国審査 Immigration 出国审查 출국심사</b>	

(図4-87) ユニバーサル書体デザインの好感度結果 (日本)

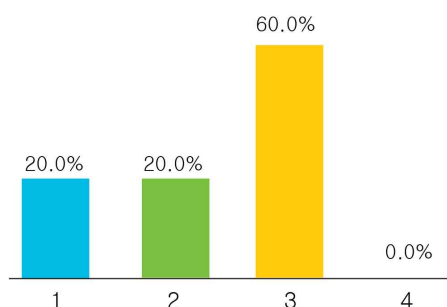
3) 韓国語（日本語）及び外国語表記の構成について

韓国では、「K 40%, EJC 15%」が60.0%(28人)で最も多く、「K 30%, EJC 15%」20.0%(6人)「K 30%, EJC 15%」20.0%(6人)順の結果となった。

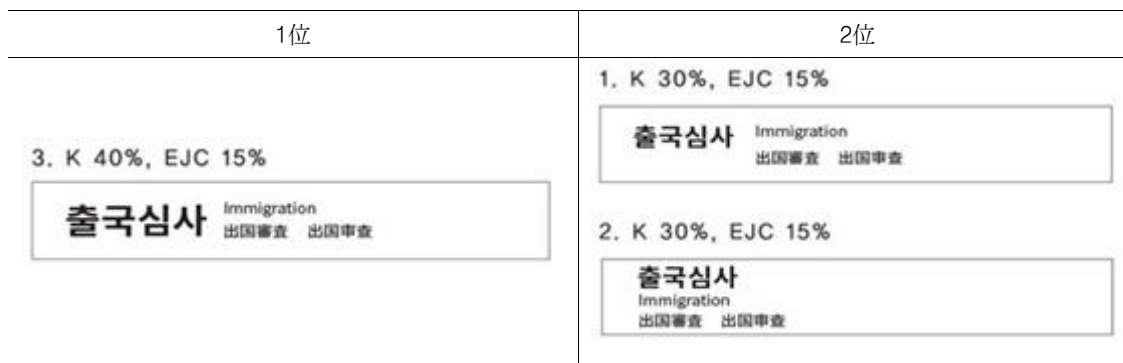
一方、日本では「J 40%, ECK 15%」が70.0%(21人)で最も多く、「J 30%, ECK 15%」20%(6人)「J 30%, ECK 15%」6.7%(2人)順の結果となった。

(表4-120) 韓国語及び外国語の構成（韓国）

区分	人数	%
1 K 30%, EJC 15%	6	20.0
2 K 30%, EJC 15%	6	20.0
3 K 40%, EJC 15%	18	60.0
4 K 60%, EJC 15%	0	0.0
合計	30	100.0



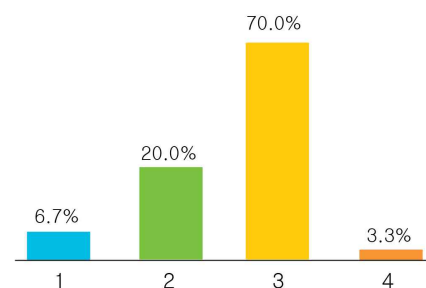
(図 4-88) 韓国語及び外国語の構成（韓国）



(図 4-89) 韓国語及び外国語表記構成デザインの好感度結果（韓国）

(表4-121) 日本語及び外国語の構成（日本）

区分	人数	%
1 J 30%, ECK 15%	2	6.7
2 J 30%, ECK 15%	6	20.0
3 J 40%, ECK 15%	21	70.0
4 J 60%, ECK 15%	1	3.3
合計	30	100.0



(図 4-90) 日本語及び外国語の構成（日本）

1位	2位
3. J 40%, ECK 15%	2. J 30%, ECK 15%

(図 4-91) 日本語及び外国語表記構成デザインの好感度結果 (日本)

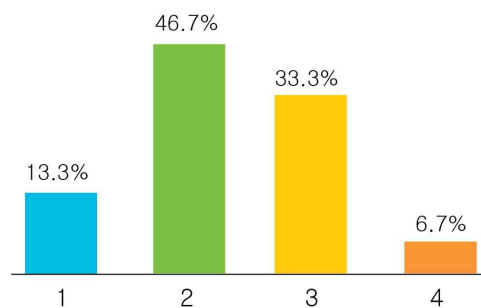
#### 4) タイポグラフィの字間構成について

韓国では、SP0 (Letter Spacing 0%) 46.7%(14人)で最も多く、SP30 (Letter Spacing 30%) 33.3%(10人)、「SP-30 (Letter Spacing -30%)」13.3%(4人)順の結果となった。

一方、日本では「SP0 (Letter Spacing 0%)」が 46.7%(14人)で最も多く、「SP30 (Letter Spacing 30%)」26.7%(8人)、「SP60 (Letter Spacing 60%)」20.0%(6人)順の結果となった。

(表 4-122) タイポグラフィの字間構成 (韓国)

区分	人数	%
1 SP-30 (Letter Spacing -30%)	4	13.3
2 SP0 (Letter Spacing 0%)	14	46.7
3 SP30 (Letter Spacing 30%)	10	33.3
4 SP60 (Letter Spacing 60%)	2	6.7
合計	30	100.0



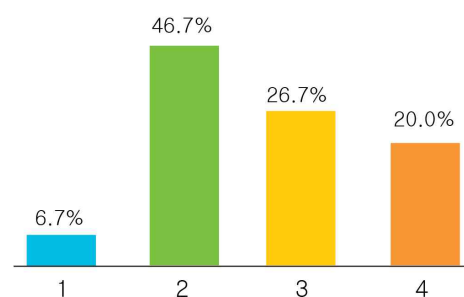
(図 4-92) タイポグラフィの字間構成 (韓国)

1位	2位
2. SP0(Letter Spacing 0%)	3. SP30(Letter Spacing 30%)

(図 4-93) タイポグラフィ字間デザインの好感度 (韓国)

(表 4-123) タイポグラフィの字間構成 (日本)

区分	人数	%
1 SP-30 (Letter Spacing -30%)	2	6.7
2 SP0 (Letter Spacing 0%)	14	46.7
3 SP30 (Letter Spacing 30%)	8	26.7
4 SP60 (Letter Spacing 60%)	6	20.0
合計	30	100.0



(図 4-94) タイポグラフィの字間構成 (日本)

1位	2位
2. SP0(Letter Spacing 0%)	3. SP30(Letter Spacing 30%)

(図 4-95) タイポグラフィ字間デザインの好感度 (日本)

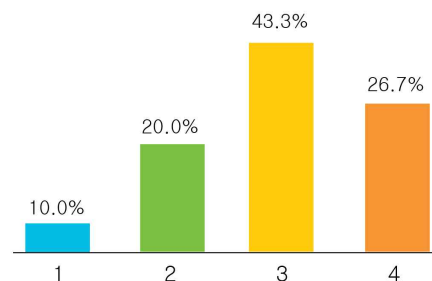
5) タイポグラフィの行間について

韓国では、「LE12 (Leading 12%)」が 40.0%(12人)で最も高く、「LE11 (Leading 11%)」33.3%(10人)、「LE13 (Leading 13%)」23.3%(7人)順の結果となった。

一方、日本では「LE12 (Leading 12%)」が43.3%(13人)で最も高く、「LE13 (Leading 13%)」26.7%(8人)、「LE11 (Leading 11%)」20.0%(6人)順の結果となった。

(表 4-124) タイポグラフィの行間 (韓国)

区分	人数	%
1 LE10 (Leading 10%)	3	10.0
2 LE11 (Leading 11%)	6	20.0
3 LE12 (Leading 12%)	13	43.3
4 LE13 (Leading 13%)	8	26.7
合計	30	100.0



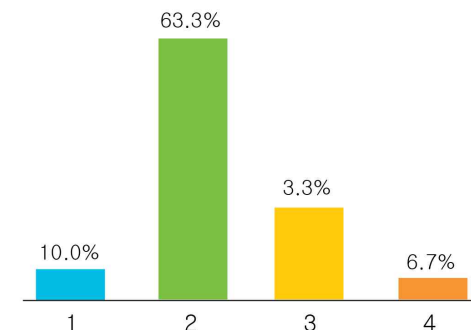
(図 4-96) タイポグラフィの行間グラフ (韓国)

1位	2位
3. LE12(Leading 12pt)	4. LE13(Leading 13%)



(図 4-97) タイポグラフィの行間デザイン好感度 (韓国)

(表 4-125) タイポグラフィの行間 (日本)

区分	人数	%
1 長体 95%	2	6.7
2 正体 100%	19	63.3
3 平体 105%	7	23.3
4 平体 110%	2	6.7
合計	30	100.0



(図 4-98) タイポグラフィの行間グラフ (日本)

1位	2位
<p>2. 正本 100%</p> 	<p>3. 平体 105%</p> 

(図 4-99) タイポグラフィの行間デザイン好感度 (日本)

#### 4.4.3.2. ピクトグラムの好感度

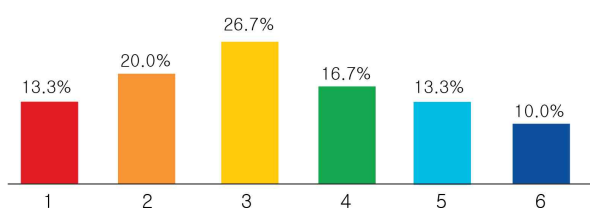
##### 1) ピクトグラムの形態と色について

韓国では、「PRNL(Pictogram, Reverse, Nude, Line)」が26.7%(8人)で最も高く、「PPX(Pictogram, Positive, LineX)」20.0%(6人)、「PRX(Pictogram, Reverse, LineX)」16.7%(5人)順の結果となった。



一方、日本では「PPL(Pictogram, Positive, Line)」が26.7%(8人)で最も高く、「PPX(Pictogram, Positive, LineX)」20.0%(6人)、「PRNL(Pictogram, Reverse, Nude, Line)」20.0%(6人)、「PRX(Pictogram, Reverse, LineX)」20.0%(6人)順の結果となった。

(表 4-126) ピクトグラムの形態と色 (韓国)

区分	人数	%
1 PPL(Pictogram, Positive, Line)	4	13.3
2 PPX(Pictogram, Positive, LineX)	6	20.0
3 PRNL(Pictogram, Reverse, Nude, Line)	8	26.7
4 PRX(Pictogram, Reverse, LineX)	5	16.7
5 PPNX(Pictogram, Positive, Nude, LineX)	4	13.3
6 PRL(Pictogram, Reverse, Line)	3	10.0
合計	30	100.0



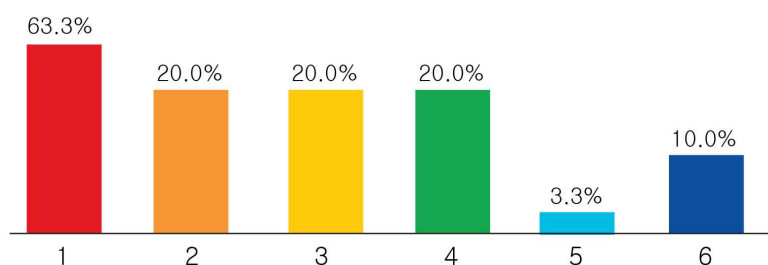
(図 4-100) ピクトグラムの形態と色グラフ (韓国)

1位	2位
<p>3. PRNL(Pictogram, Reverse, Nude, Line)</p> 	<p>2. PPX(Pictogram, Positive, LineX)</p> 

(図 4-101) ピクトグラムの形態と色構成デザインの好感度グラフ (韓国)

(表 4-127) ピクトグラムの形態と色 (日本)

区分		人数	%
1	PPL(Pictogram, Positive, Line)	8	26.7
2	PPX(Pictogram, Positive, LineX)	6	20.0
3	PRNL(Pictogram, Reverse, Nude, Line)	6	20.0
4	PRX(Pictogram, Reverse, LineX)	6	20.0
5	PPNX(Pictogram, Positive, Nude, LineX)	1	3.3
6	PRL(Pictogram, Reverse, Line)	3	10.0
合計		30	100.0



(図 4-102) ピクトグラムの形態と色グラフ (日本)

1位	2位
<p>1. PPL(Pictogram, Positive, Line)</p>	<p>2. PPX(Pictogram, Positive, LineX)</p> <p>3. PRNL(Pictogram, Reverse, Nude, Line)</p> <p>4. PRX(Pictogram, Reverse, LineX)</p>

(図 4-103) ピクトグラムの形態と色構成デザインの好感度グラフ (日本)

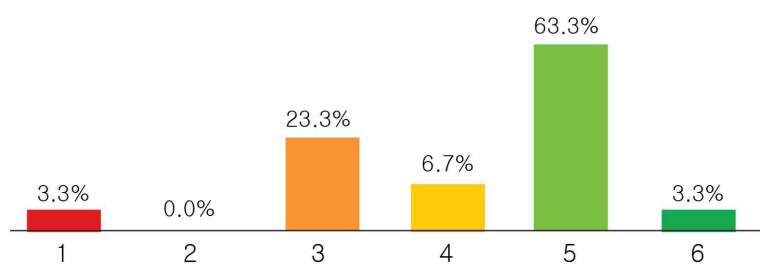
2) ピクトグラムの位置及びサイズ構成について

韓国では、「LH6(Left, Hight 60%)」63.3%(19人)で最も高く、「LH4(Left, Hight 40%)」23.3%(7人)、「RH4(Right, Hight 40%)」6.7%(2人)順の結果となった。

一方、日本では「LH6(Left, Hight 60%)」が66.7%(20人)で最も多く、「LH4(Left, Hight 40%)」33.3%(10人)順の結果となった。

(表 4-128) ピクトグラムの位置及びサイズ構成 (韓国)

区分	人数	%
1 LH3(Left, Hight 30%)	1	3.3
2 RH3(Right, Hight 30%)	0	0.0
3 LH4(Left, Hight 40%)	7	23.3
4 RH4(Right, Hight 40%)	2	6.7
5 LH6(Left, Hight 60%)	19	63.3
6 RH6(Right, Hight 60%)	1	3.3
合計	30	100.0



(図 4-104) ピクトグラムの位置及びサイズ構成グラフ (韓国)

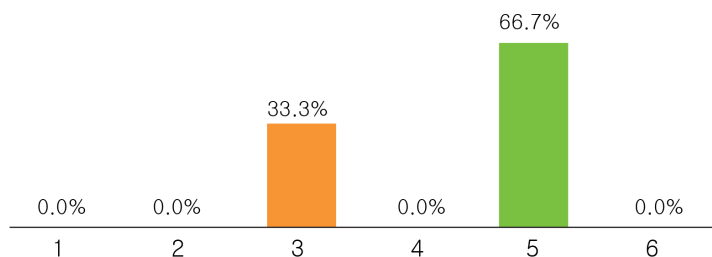
1位	2位
<b>5. LH6(Left, Hight 60%)</b> 	<b>3. LH4(Left, Hight 40%)</b> 

(図 4-105) ピクトグラムのピクトグラムの位置及びサイズ構成デザイン (韓国)



(表 4-129) ピクトグラムの位置及びサイズ構成 (日本)

区分	人数	%
1 LH3(Left, Hight 30%)	0	0.0
2 RH3(Right, Hight 30%)	0	0.0
3 LH4(Left, Hight 40%)	10	33.3
4 RH4(Right, Hight 40%)	0	0.0
5 LH6(Left, Hight 60%)	20	66.7
6 RH6(Right, Hight 60%)	0	0.0
合計	30	100.0





(図 4-106) ピクトグラムの位置及びサイズ構成グラフ (日本)

1位	2位
5. LH6(Left, Hight 60%)	3. LH4(Left, Hight 40%)
	

(図 4-107) ピクトグラムのピクトグラムの位置及びサイズ構成デザイン (日本)

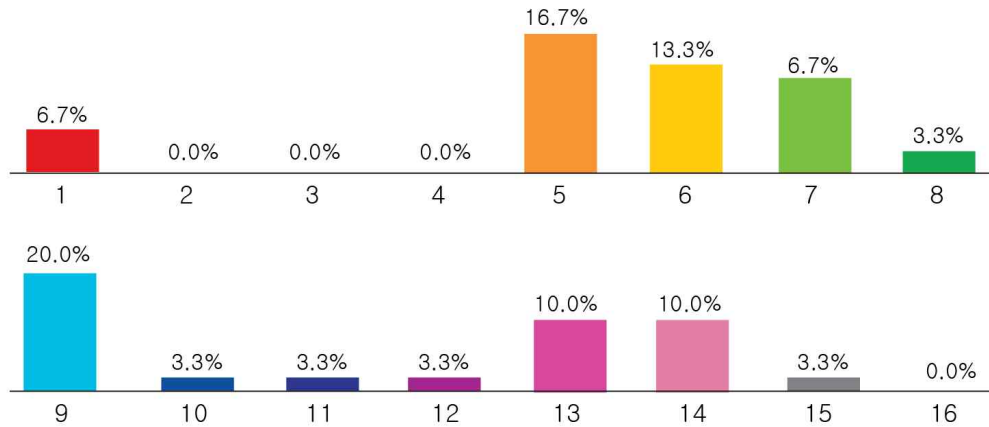
#### 4.4.3.3. 色彩構成の好感度

##### 1) 地及び書体の色彩について

韓国では、「W-白(C:0 M:0 Y:0 K:0)」が 20.0%(6人)で最も高く、「PB-紫青(C:100 M:90 Y:0 K:10)」16.7%(5人)、「PB-紫青(C:100 M:90 Y:0 K:10)」13.3%(4人)順の結果となった。一方、日本では「PB-紫青(C:100 M:90 Y:0 K:10)」が26.7%(8人)で最も多く「W-白(C:0 M:0 Y:0 K:0)」20.0%(6人)、「PB-紫青(C:100 M:90 Y:0 K:10)」16.7%(5人)順の結果となった。

(表 4-130) 地及び書体の色彩構成 (韓国)

区分	人数	%
1 B- 青 (C:100 M:60 Y:0 K:0)	2	6.7
2 B- 青 (C:100 M:60 Y:0 K:0)	0	0
3 B- 青 (C:100 M:60 Y:0 K:0)	0	0
4 B- 青 (C:100 M:60 Y:0 K:0)	0	0
5 PB- 紫青(C:100 M:90 Y:0 K:10)	5	16.7
6 PB- 紫青 (C:100 M:90 Y:0 K:10)	4	13.3
7 PB- 紫青 (C:100 M:90 Y:0 K:10)	2	6.7
8 PB- 紫青 (C:100 M:90 Y:0 K:10)	1	3.3
9 W- 白 (C:0 M:0 Y:0 K:0)	6	20.0
10 W- 白 (C:0 M:0 Y:0 K:0)	1	3.3
11 W- 白 (C:0 M:0 Y:0 K:0)	1	3.3
12 W- 白 (C:0 M:0 Y:0 K:0)	1	3.3
13 B- 黒 (C:100 M:50 Y:0 K:100)	3	10.0
14 B- 黒 (C:100 M:50 Y:0 K:100)	3	10.0
15 Y- 黄 (C:0 M:20 Y:100 K:0)	1	3.3
16 G- 緑 (C:100 M:0 Y:100 K:30)	0	0
合計	30	100



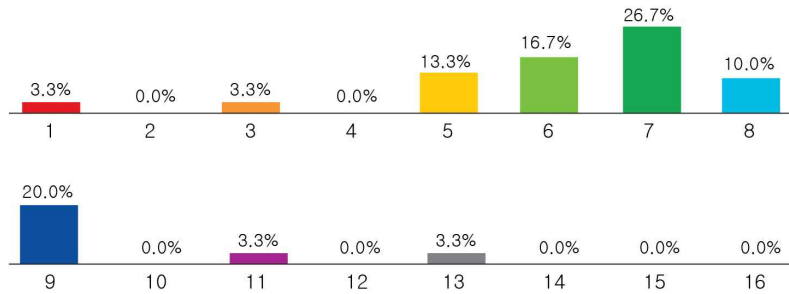
(图 4-108) 地及び書体の色彩構成グラフ (韓国)

1位	2位
9. W-흰색(C:0 M:0 Y:0 K:0) 	5. PB-남색(C:100 M:90 Y:0 K:10) 

(图 4-109) 地及び書体の 色彩デザインの好感度 (韓国)

(表 4-131) 地及び書体の色彩構成 (韓国)

区分	人数	%	
1	B- 青 (C:100 M:60 Y:0 K:0)	1	3.3
2	B- 青 (C:100 M:60 Y:0 K:0)	0	0.0
3	B- 青 (C:100 M:60 Y:0 K:0)	1	3.3
4	B- 青 (C:100 M:60 Y:0 K:0)	0	0.0
5	PB- 紫青 (C:100 M:90 Y:0 K:10)	4	13.3
6	PB- 紫青 (C:100 M:90 Y:0 K:10)	5	16.7
7	PB- 紫青 (C:100 M:90 Y:0 K:10)	8	26.7
8	PB- 紫青 (C:100 M:90 Y:0 K:10)	3	10.0
9	W- 白 (C:0 M:0 Y:0 K:0)	6	20.0
10	W- 白 (C:0 M:0 Y:0 K:0)	0	0.0
11	W- 白 (C:0 M:0 Y:0 K:0)	1	3.3
12	W- 白 (C:0 M:0 Y:0 K:0)	0	0.0
13	B- 黒 (C:100 M:50 Y:0 K:100)	1	3.3
14	B- 黒 (C:100 M:50 Y:0 K:100)	0	0.0
15	Y- 黄 (C:0 M:20 Y:100 K:0)	0	0.0
16	G- 緑 (C:100 M:0 Y:100 K:30)	0	0.0
合計	30	100.0	



(図 4-110) 地及び書体の色彩構成グラフ (日本)

1位	2位
7. PURPLE BLUE(C:100 M:90 Y:0 K:10) 	9. W-흰색(C:0 M:0 Y:0 K:0) 

(図 4-111) 地及び書体の 色彩デザインの好感度 日本)

#### 4.4.3.4. レイアウトの好感度

##### 1) レイアウトについて

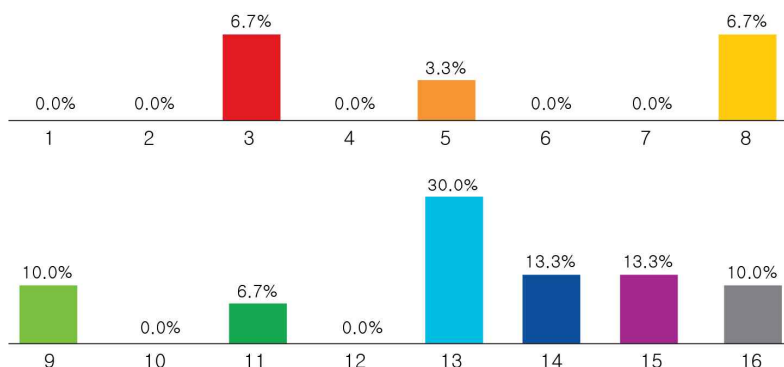
韓国では、「LH4, T2(Left, Hight 40%, Typography2段)」が30.0%(9人)で最も多く、「RH4, T2(Right, Hight 40%, Typography2段)」13.3%(4人)、「LH3, T3(Left, Hight 30%, Typography3段)」13.3%(4人)順の結果となった。

一方、日本では「LH4, T2(Left, Hight 40%, Typography2段)」が30.0%(9人)で最も多く、「LH3, T2(Left, Hight 30%, Typography2段)」26.7%(8人)、「LH2, T2(Left, Hight 20%, Typography2段)」13.3%(4人)、「LH3, T3(Left, Hight 30%, Typography3段)」13.3%(4人)順の結果となった。

(表 4-132) レイアウト (韓国)

区分	人数	%	
1	LH2, T2(Left, Hight 20%, Typography2段)	0	0.0
2	CH2, T1(Center, Hight 20%, Typography1段)	0	0.0
3	LH2.5, T2(Left, Hight 25%, Typography2段)	2	6.7
4	LH3, T2(Left, Hight 30%, Typography2段)	0	0.0
5	LH3, T2(Left, Hight 30%, Typography2段)	1	3.3
6	RH3, T2(Left, Hight 30%, Typography3段)	0	0.0
7	LH1, T3(Left, Hight 10%, Typography3段)	0	0.0
8	CH2, T2(Center, Hight 20%, Typography2段)	2	6.7
9	LH2, T2(Left, Hight 20%, Typography2段)	3	10.0
10	RH2, T3(Right, Hight 20%, Typography3段)	0	0.0
11	LH3, T2(Left, Hight 30%, Typography2段)	2	6.7
12	CH3, T3(Center, Hight 30%, Typography3段)	0	0.0
13	LH4, T2(Left, Hight 40%, Typography2段)	9	30.0

14	RH4,T2(Right, Hight 40%, Typography2段)	4	13.3
15	LH3,T3(Left, Hight 30%, Typography3段)	4	13.3
16	RH3,T3(Right, Hight 30%, Typography3段)	3	10.0
合計		30	100.0



(図 4-112) レイアウトグラフ (韓国)

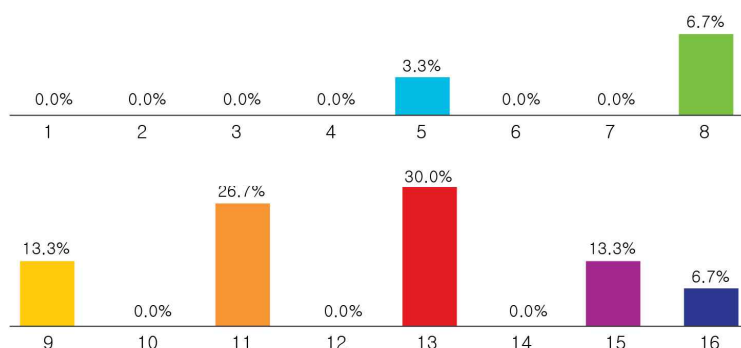
1位	2位
13. LH4,T2(Left, Hight 40%, Typography2段) 	14. RH4, T2(Right, Hight 40% Typography2段)  15. LH3,T3(Left, Hight 30%, Typography3段) 

(図 4-113) レイアウトデザインの好感度 (韓国)

(表 4-133) レイアウト (日本)

区分	人数	%	
1	LH2,T2(Left, Hight 20%, Typography2段)	0	0
2	CH2,T1(Center, Hight 20%, Typography1段)	0	0
3	LH2.5,T2(Left, Hight 25%, Typography2段)	0	0
4	LH3,T2(Left, Hight 30%, Typography2段)	0	0
5	LH3,T2(Left, Hight 30%, Typography2段)	1	3.3
6	RH3,T2(Left, Hight 30%, Typography3段)	0	0
7	LH1,T3(Left, Hight 10%, Typography3段)	0	0
8	CH2,T2(Center, Hight 20%, Typography2段)	2	6.7
9	LH2,T2(Left, Hight 20%, Typography2段)	4	13.3
10	RH2,T3(Right, Hight 20%, Typography3段)	0	0
11	LH3,T2(Left, Hight 30%, Typography2段)	8	26.7
12	CH3,T3(Center, Hight 30%, Typography3段)	0	0
13	LH4,T2(Left, Hight 40%, Typography2段)	9	30
14	RH4,T2(Right, Hight 40%, Typography2段)	0	0

15	LH3,T3(Left, Hight 30%, Typography3段)	4	13.3
16	RH3,T3(Right, Hight 30%, Typography3段)	2	6.7
合計		30	100



(図 4-114) レイアウトグラフ (日本)

1位	2位
13. LH4,T2(Left, Hight 40%, Typography2段)	11. LH3,T2(Left, Hight 30%, Typography2段)

(図 4-115) レイアウトデザインの好感度 (日本)

#### 4.4.3.5. 文字以外の形

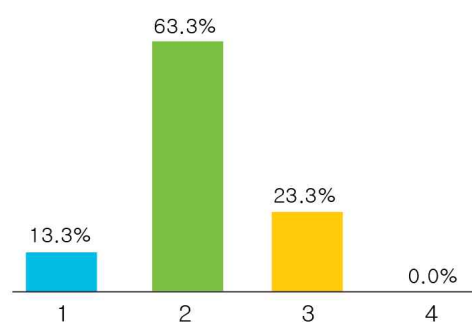
##### 1) 文字以外の形の有無及び構成について

韓国では、「HLO(Hair Line 1)」が63.3%(19人)で最も多く、「RHLX(Hair Line 2)」23.3%(7人)、「HLX(Hair Line X)」13.3%(4人)順の結果となった。



一方、日本では「HLO(Hair Line 1)」が80.0%(24人)で最も多く、「HLX(Hair Line X)」10.0%(3人)、「HLO(Hair Line 3)」6.7%(2人)順の結果となった。

(表 4-134) 文字以外の形の有無及び構成 (韓国)

区分	人数	%
1 HLX(Hair Line X)	4	13.3
2 HLO(Hair Line 1)	19	63.3
3 HLX(Hair Line 2)	7	23.3
4 HLO(Hair Line 3)	0	0.0
合計	30	100.0



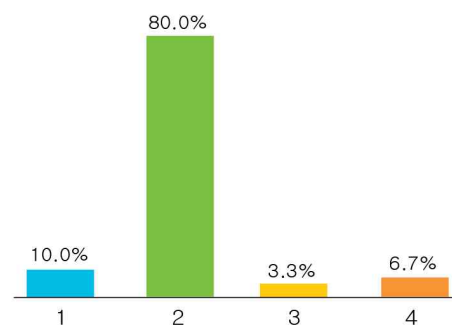
(図 4-116) 文字以外の形の有無及び構成グラフ (韓国)

1位	2位
2. HLO(Hair Line 1) 	3. HLX(Hair Line 2) 



(図 4-117) 文字以外の形の有無及び構成デザインの好感度 (韓国)

(表 4-135) 文字以外の形の有無及び構成 (日本)

区分	人数	%
1	3	10.0
2	24	80.0
3	1	3.3
4	2	6.7
合計	30	100.0



(図 4-118) 文字以外の形の有無及び構成グラフ (日本)

1位	2位
2. HLO(Hair Line 1) 	1. HLX(Hair Line X) 

(図 4-119) 文字以外の形の有無及び構成デザインの好感度 (日本)

#### 4.4.4. 結果

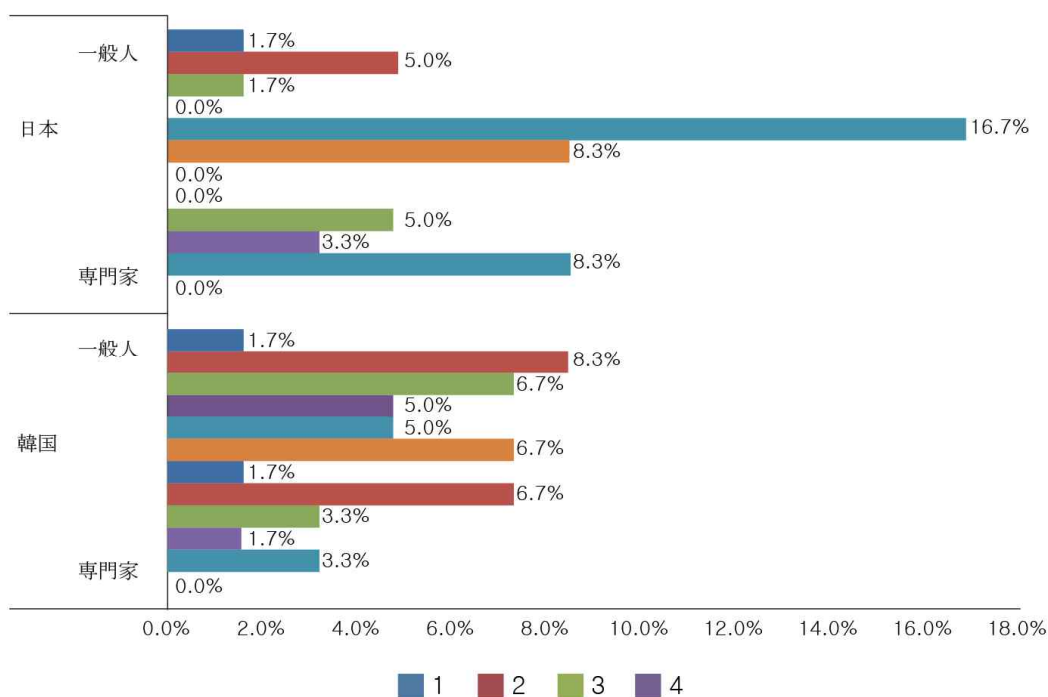
##### 4.4.4.1. タイポグラフィの好感度

###### 1) タイポグラフィの構成

タイポグラフィの構成については、国によって多少の差がみられた。各国別結果をみると、韓国では2の選択が最も多く、日本では5の選択が最も多い結果になった。また、調査対象者別によると、6の選択については、両国一般人から9人が選択した反面、両国専門家からの選択はなかった。

(表 4-136) タイポグラフィの構成

区分		タイポグラフィの構成												合計
		1		2		3		4		5		6		
		人数	%	人数	%	人数	%	人数	%	人数	%	人数	%	
韓国	専門家	1	1.7	4	6.7	2	3.3	1	1.7	2	3.3	0	0.0	10
	一般人	1	1.7	5	8.3	4	6.7	3	5.0	3	5.0	4	6.7	20
日本	専門家	0	0.0	0	0.0	3	5.0	2	3.3	5	8.3	0	0.0	10
	一般人	1	1.7	3	5.0	1	1.7	0	0.0	10	16.7	5	8.3	20
合計		3	5.0	12	20.0	10	16.7	6	10.0	20	33.3	9	15.0	60



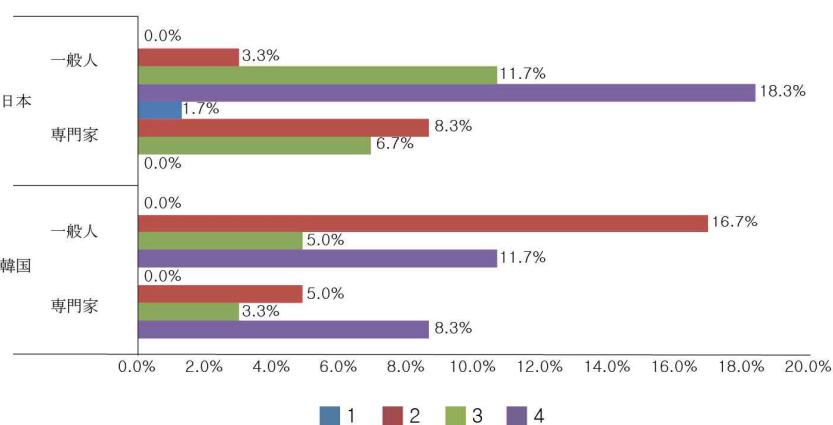
(図 4-120) タイポグラフィの構成グラフ

2) 日本語、英語、中国語、韓国語の書体がすべて支援可能なユニバーサル書体の構成について

ユニバーサル書体の構成については、国によって多少の差がみられた。国別によると、韓国では2の選択が最も多い反面、日本では3の選択が最も多い結果となった。また、調査対象者別によると、全体において大きい差はみられなかったが、4の選択において日本の一般人から11人が選択した反面、専門家からの選択はなかった。

(表 4-137) ユニバーサル書体の構成

区分		ユニバーサル書体の構成								合計
		1		2		3		4		
		人数	%	人数	%	人数	%	人数	%	
韓国	専門家	0	0.0	3	5.0	2	3.3	5	8.3	10
	一般人	0	0.0	10	16.7	3	5.0	7	11.7	20
日本	専門家	1	1.7	5	8.3	4	6.7	0	0.0	10
	一般人	0	0.0	2	3.3	7	11.7	11	18.3	20
合計		1	1.7	20	33.3	16	26.7	23	38.3	60



(図 4-121) ユニバーサル書体の構成グラフ

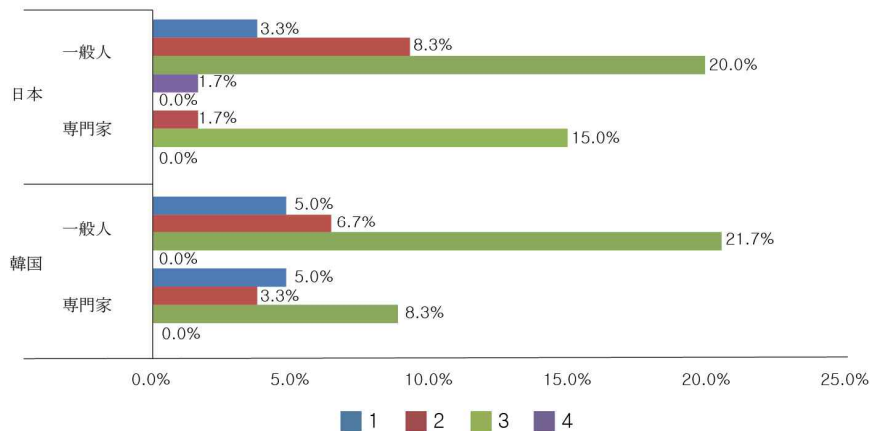
## 3) 韓国語（日本語）及び外国語表記の構成について

韓国語（日本語）及び外国語表記の構成について、国、調査対象別によって全て3の選択が最も多く、次が2と1の選択順であった。

(表 4-138) 韓国語（日本語）及び外国語表記の構成

区分		韓国語（日本語）及び外国語表記の構成								合計
		1		2		3		4		
		人数	%	人数	%	人数	%	人数	%	
韓国	専門家	3	5.0	2	3.3	5	8.3	0	0.0	10
	一般人	3	5.0	4	6.7	13	21.7	0	0.0	20
日本	専門家	0	0.0	1	1.7	9	15.0	0	0.0	10
	一般人	2	3.3	5	8.3	12	20.0	1	1.7	20
合計		8	13.3	12	20.0	39	65.0	1	1.7	60





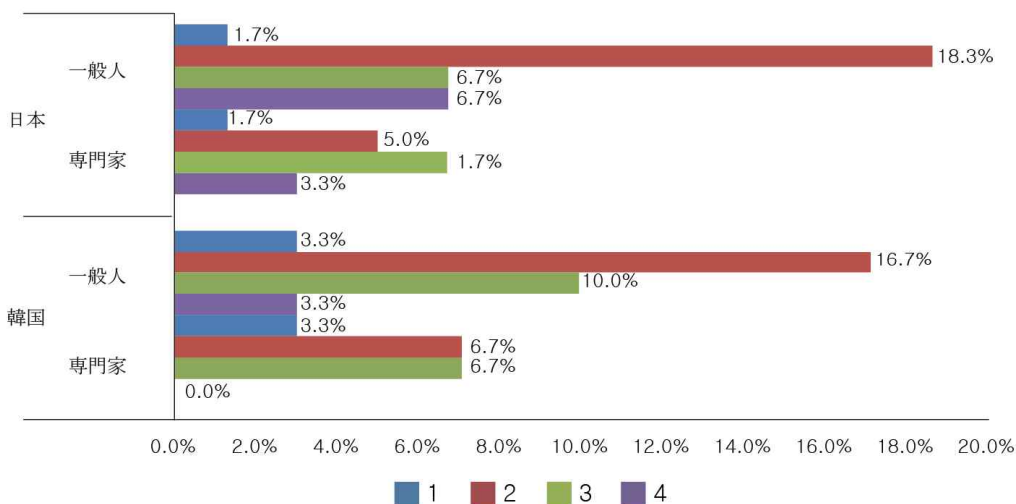
(図 4-122) 韓国語（日本語）及び外国語表記の構成グラフ

4) タイポグラフィの字間について

タイポグラフィの字間において、韓国、日本共に 2 の選択が最も多く、その次韓国では 3、1 の順であって日本では 3、4 順の結果となった。しかし、和文のカタカナや欧文等は隣り合う文字により調整が必要な場合がある。

(表 4-139) タイポグラフィの字間

区分		タイポグラフィの字間								合計
		1		2		3		4		
		人数	%	人数	%	人数	%	人数	%	
韓国	専門家	2	3.3	4	6.7	4	6.7	0	0.0	10
	一般人	2	3.3	10	16.7	6	10.0	2	3.3	20
日本	専門家	1	1.7	3	5.0	4	6.7	2	3.3	10
	一般人	1	1.7	11	18.3	4	6.7	4	6.7	20
合計		6	10.0	28	46.7	18	30.0	8	13.3	60



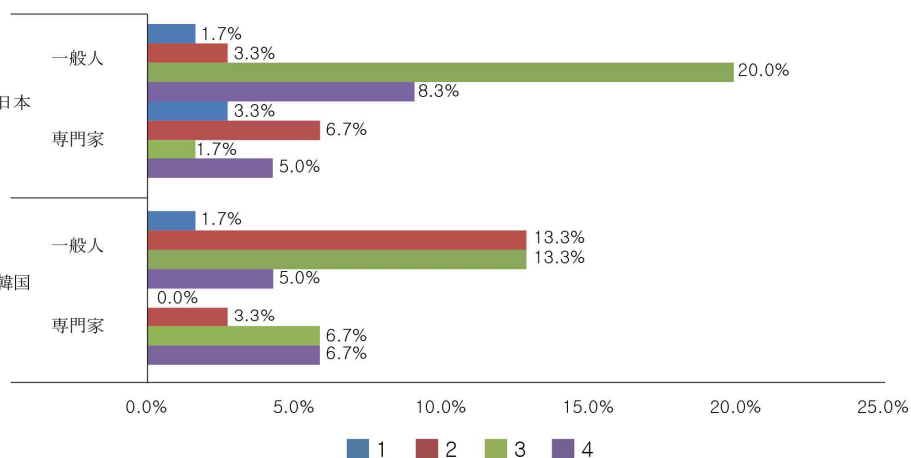
(図 4-123) タイポグラフィの字間グラフ

5) タイポグラフィの行間について

タイポグラフィの字間において、韓国、日本共に 3 の選択が最も多かったが、専門家では 4 の選択、一般人では 3 の選択が多い結果となった。しかし、和文のカタカナや欧文等は隣り合う文字により調整が必要な場合がある。

(表 4-140) タイポグラフィの行間

区分		タイポグラフィの行間								合計
		1		2		3		4		
		人数	%	人数	%	人数	%	人数	%	
韓国	専門家	0	0.0	2	3.3	4	6.7	4	6.7	10
	一般人	1	1.7	8	13.3	8	13.3	3	5.0	20
日本	専門家	2	3.3	4	6.7	1	1.7	3	5.0	10
	一般人	1	1.7	2	3.3	12	20.0	5	8.3	20
合計			6.7	16	26.7	25	41.7	15	25.0	60



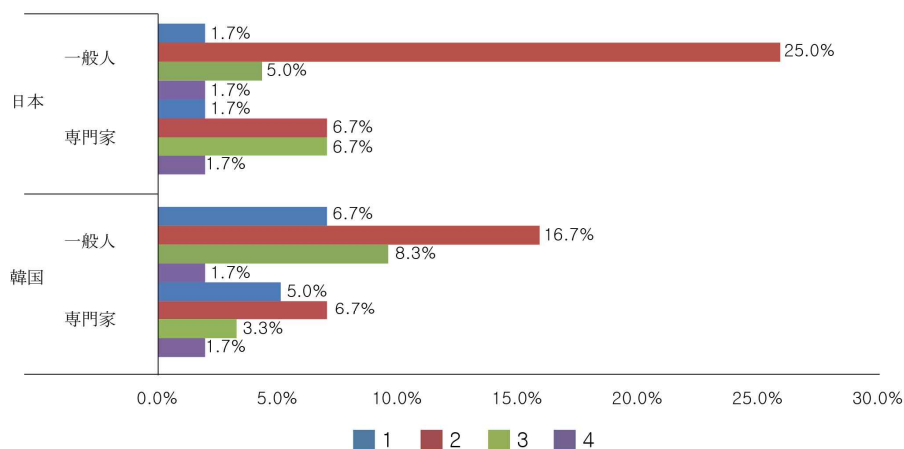
(図 4-124) タイポグラフィの行間グラフ

6) タイポグラフィの長体について

タイポグラフィの長体において、国の調査別では、全て 2 の選択が最も多く、その次が 3 と 1 の選択順の結果となった。

(表 4-141) タイポグラフィの長体

区分		タイポグラフィの長体								合計
		1		2		3		4		
		人数	%	人数	%	人数	%	人数	%	
韓国	専門家	3	5.0	4	6.7	2	3.3	1	1.7	10
	一般人	4	6.7	10	16.7	5	8.3	1	1.7	20
日本	専門家	1	1.7	4	6.7	4	6.7	1	1.7	10
	一般人	1	1.7	15	25.0	3	5.0	1	1.7	20
合計		9	15.0	33	55.0	14	23.3	4	6.7	60



(図 4-125) タイポグラフィの長体グラフ

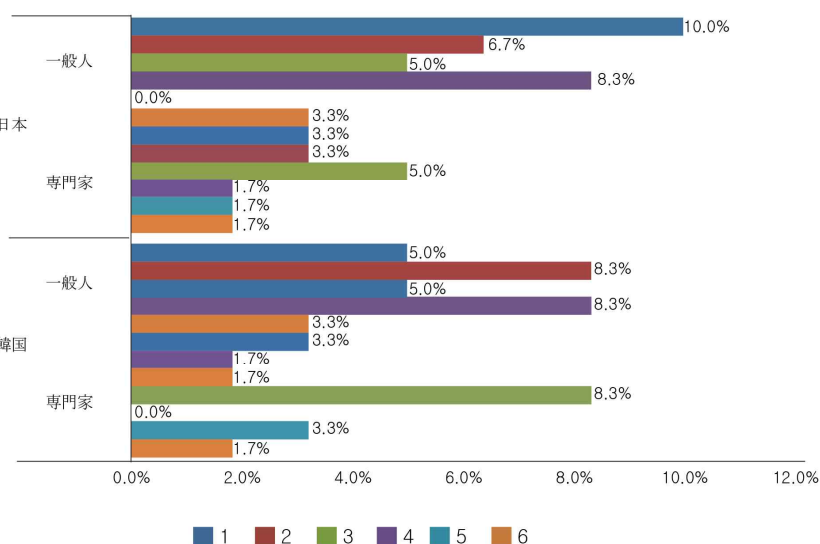
#### 4.4.4.2. ピクトグラムの好感度

##### 1) ピクトグラムの形態と色について

ピクトグラムの携帯と色については、国と調査対象者によって多少の差が見られた。韓国では2の選択、日本では1の選択が最も多い結果となった。調査対象者別によると、専門家では3の選択、一般人では4の選択が最も多い結果となった。

(表 4-142) ピクトグラムの形態と色構成

区分		ピクトグラムの形態と色												合計
		1		2		3		4		5		6		
		人数	%	人数	%	人数	%	人数	%	人数	%	人数	%	
韓国	専門家	1	1.7	1	1.7	5	8.3	0	0.0	2	3.3	1	1.7	10
	一般人	3	5.0	5	8.3	3	5.0	5	8.3	2	3.3	2	3.3	20
日本	専門家	2	3.3	2	3.3	3	5.0	1	1.7	1	1.7	1	1.7	10
	一般人	6	10.0	4	6.7	3	5.0	5	8.3	0	0.0	2	3.3	20
合計		12	20.0	12	20.0	14	23.3	11	18.3	5	8.3	6	10.0	60



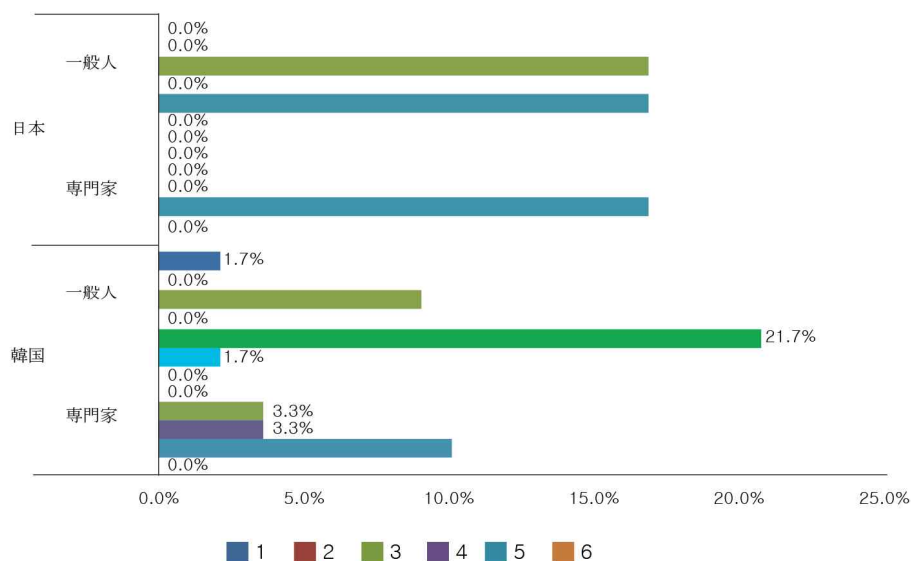
(図 4-126) ピクトグラムの形態と色構成グラフ

## 2) ピクトグラムの位置及びサイズ構成について

ピクトグラムの位置及びサイズ構成については、国と調査対象者別から全て 5 の選択が最も多く、その次が 3 の選択順の結果となった。

(表 4-143) ピクトグラムの位置及びサイズ構成

区分		ピクトグラムの位置及びサイズ構成												合計
		1		2		3		4		5		6		
		人数	%	人数	%	人数	%	人数	%	人数	%	人数	%	
韓国	専門家	0	0.0	0	0.0	2	3.3	2	3.3	6	10.0	0	0.0	10
	一般人	1	1.7	0	0.0	5	8.3	0	0.0	13	21.7	1	1.7	20
日本	専門家	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	10	16.7	0	0.0	10
	一般人	0	0.0	0	0.0	10	16.7	0	0.0	10	16.7	0	0.0	20
合計		1	1.7	0	0.0	17	28.3	2	3.3	39	65.0	1	1.7	60



(図 4-127) ピクトグラムの位置及びサイズ構成グラフ

### 4.4.4.3. 色彩構成の好感度

#### 1) 地及び書体の色彩構成について

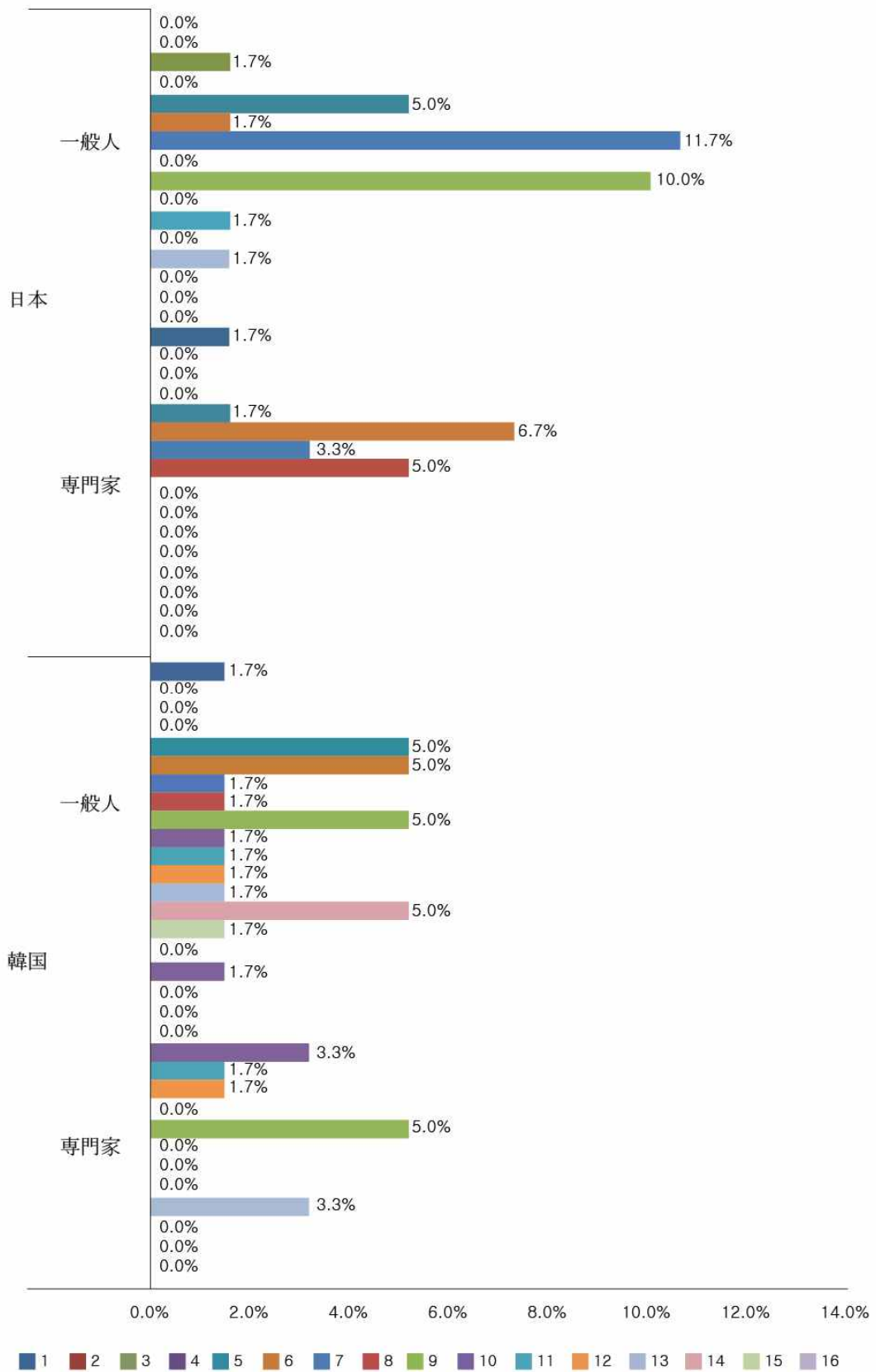
地及び書体の色彩については、国と調査対象者別によって多少の差が見られた。国別によると韓国では、9 の選択、日本では 7 の選択が最も多い結果となった。また、調査対象者別によると、専門家では 6 の選択、一般人では 9 の選択が最も多い結果となった。

(表 4-144) 地及び書体の色彩構成

区分		地及び書体の色彩構成											
		1		2		3		4		5		6	
		人数	%	人数	%	人数	%	人数	%	人数	%	人数	%
韓国	専門家	1	1.7	0	0.0	0	0.0	0	0.0	2	3.3	1	1.7
	一般人	1	1.7	0	0.0	0	0.0	0	0.0	3	5.0	3	5.0
日本	専門家	1	1.7	0	0.0	0	0.0	0	0.0	1	1.7	4	6.7
	一般人	0	0.0	0	0.0	1	1.7	0	0.0	3	5.0	1	1.7
合計		3	5.0	0	0.0	1	1.7	0	0.0	9	15.0	9	15.0

区分		7		8		9		10		11		12	
		人数	%	人数	%	人数	%	人数	%	人数	%	人数	%
韓国	専門家	1	1.7	0	0.0	3	5.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0
	一般人	1	1.7	1	1.7	3	5.0	1	1.7	1	1.7	1	1.7
日本	専門家	1	3.3	3	5.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0
	一般人	7	11.7	0	0.0	6	10.0	0	0.0	1	1.7	0	0.0
合計		10	16.7	4	6.7	12	20.0	1	1.7	2	3.3	1	1.7

区分		13		14		15		16		合計
		人数	%	人数	%	人数	%	人数	%	
韓国	専門家	2	3.3	0	0.0	0	0.0	0	0.0	10
	一般人	1	1.7	3	5.0	1	1.7	0	0.0	20
日本	専門家	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	10
	一般人	1	1.7	0	0.0	0	0.0	0	0.0	20
合計		4	6.7	3	5.0	1	1.7	0	0.0	60



(図 4-128) 地及び書体の色彩構成グラフ

#### 4.4.4.4. レイアウトの好感度

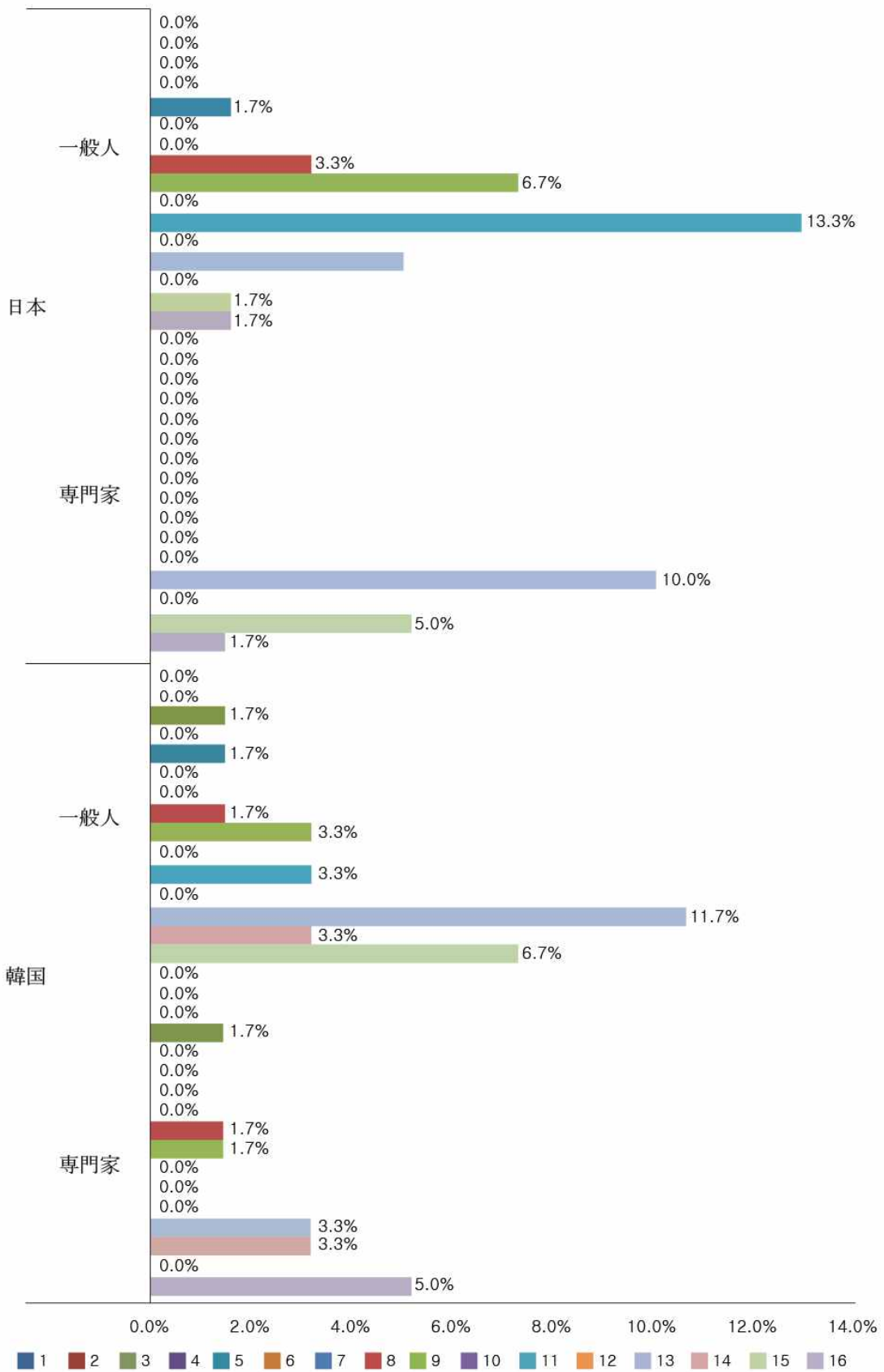
サインデザインのレイアウトについては、韓国と日本共に13の選択が最も多かった。反面、調査対象者別によると、専門家では13の選択、一般人では13と11の選択が多い結果となった。

(表 4-145) レイアウト

区分		レイアウト											
		1		2		3		4		5		6	
		人数	%	人数	%	人数	%	人数	%	人数	%	人数	%
韓国	専門家	0	0.0	0	0.0	1	1.7	0	0.0	0	0.0	0	0.0
	一般人	0	0.0	0	0.0	1	1.7	0	0.0	1	1.7	0	0.0
日本	専門家	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0
	一般人	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	1	1.7	0	0.0
合計		0	0.0	0	0.0	2	3.3	0	0.0	2	3.3	0	0.0

区分		7		8		9		10		11		12	
		人数	%	人数	%	人数	%	人数	%	人数	%	人数	%
韓国	専門家	0	0.0	1	1.7	1	1.7	0	0.0	0	0.0	0	0.0
	一般人	0	0.0	1	1.7	2	3.3	0	0.0	2	3.3	0	0.0
日本	専門家	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0
	一般人	0	0.0	2	3.3	4	6.7	0	0.0	8	13.3	0	0.0
合計		0	0.0	4	6.7	7	11.7	0	0.0	10	16.7	0	0.0

区分		13		14		15		16		合計
		人数	%	人数	%	人数	%	人数	%	
韓国	専門家	2	3.3	2	3.3	0	0.0	3	5.0	10
	一般人	7	11.7	2	3.3	4	6.7	0	0.0	20
日本	専門家	6	10.0	0	0.0	3	5.0	1	1.7	10
	一般人	3	5.0	0	0.0	1	1.7	1	1.7	20
合計		18	30.0	4	6.7	8	13.3	5	0.1	60



(図 4-129) レイアウトグラフ



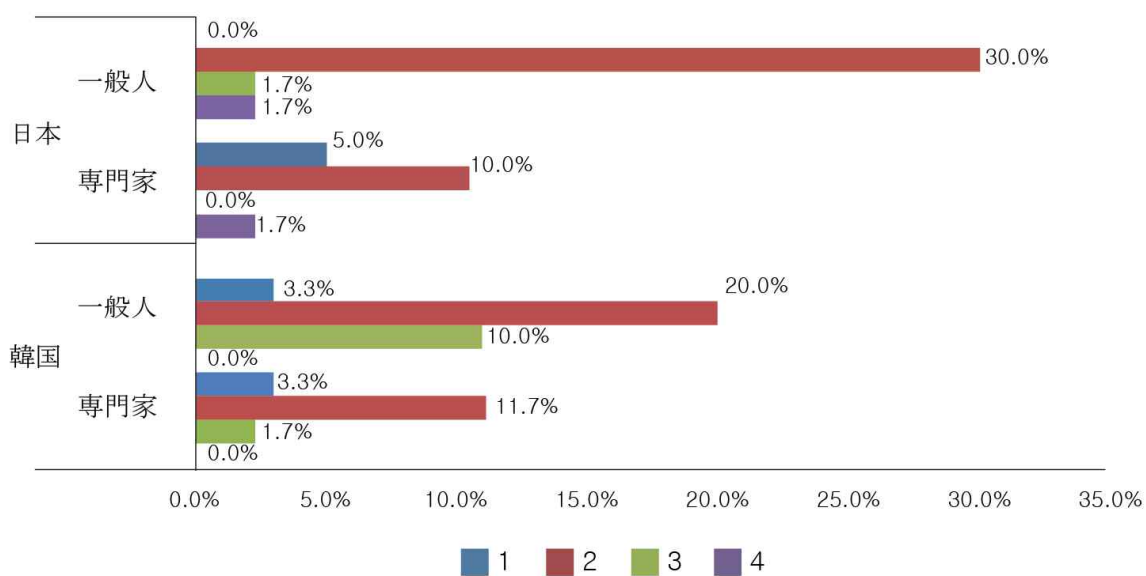
#### 4.4.4.5. 文字以外の形

##### 1) 文字以外の形の有無及び構成について

文字以外の形の有無及び構成については、国と調査対象者別共に 2 の選択が最も多い結果となった。

(表 4-146) 文字以外の形の有無及び構成

区分		文字以外の形の有無及び構成								合計
		1		2		3		4		
		人数	%	人数	%	人数	%	人数	%	
韓国	専門家	2	3.3	7	11.7	1	1.7	0	0.0	10
	一般人	2	3.3	12	20.0	6	10.0	0	0.0	20
日本	専門家	3	5.0	6	10.0	0	0.0	1	1.7	10
	一般人	0	0.0	18	30.0	1	1.7	1	1.7	20
合計		7	11.7	43	71.7	8	13.3	2	3.3	60



(図 4-130) 文字以外の形の有無及び構成グラフ

## 第 5 章 考 察

## 5.1. 研究の要約

本研究では、国際姉妹都市である福岡-釜山のゲート内における公共デザインを提案するため、福岡-釜山両都市のゲートを対象に4回にわたってアンケート調査を行った。

### 1) 第1回アンケート調査

まず、釜山-福岡の基礎調査として第1回目のアンケート調査を行った。

- ① 釜山-福岡両都市のイメージ調査
- ② 釜山-福岡の主要ゲートイメージ分析
- ③ 釜山-福岡の主要ゲート内のサインデザイン評価
- ④ 釜山-福岡の主要ゲート内の案内システム改善
- ⑤ ゲート内におけるサインデザイン開発に対するアイデア提案などの予備調査。

第1回のアンケート調査結果から以下のことがわかった。

一つ目、釜山-福岡のイメージとして、釜山は海洋都市、福岡は観光都市としてのイメージが強いことがわかった。

二つ目、釜山-福岡のゲートイメージについては、「福岡空港国際線」及び「博多駅」が釜山よりイメージに対する評価が高い反面、釜山の「釜山国際旅客船港」はイメージに対する評価が最も低いことがわかったが、現在「新釜山国際旅客船港」がオープンしているため、既存国際旅客船港よりイメージ改善が期待できる。

三つ目、釜山ゲート内の公共サインで追加表記が必要な言語は「日本語」である。また「デザインの統一性」になっていないことで観光を行う際に不便を感じることもあるため、改善が必要だとの声が多かった。これについては、ゲート内のサインだけではなく、観光客がよく訪れる一般施設においても同様に改善が必要だと考えられる。

四つ目、釜山-福岡のゲート内において共同使用が可能な公共サインが必要だとの声が多かった。また、このような共同使用が可能な公共サインは、これからの両都市発展にとって大きく期待できるとの声が多かった。

釜山で英語以外の外国語表記が少ないことは、釜山にとって大きなマイナス効果となる。これから釜山は、地理的利点と都市ネットワークを最大限活用し、両都市の主要ゲート公共サインの標準化、さらに共同使用が可能なデザインの統一性、多様な外国語表記の拡大など、海外からの観光客への配慮は、これから海洋観光都市としての発展を目指す釜山にとって大きな課題だと考えられる。

### 2) 第2回アンケート調査

第2回アンケート調査では、イギリスに拠点を置く航空サービスリサーチ会社であるスカイトラックスが選定した「World Airports Awards 10」空港のサインデザインと「釜山-福岡のゲートサインデザイン」について調査を行った。

主な調査内容項目としては下記の通りである。

- ① 明視性が良いと思われるゲートサインデザイン
- ② 注目性が良いと思われるゲートサインデザイン

- ③ 可読性が良いと思われるゲートサインデザイン
- ④ 記号が良いと思われるゲートサインデザイン
- ⑤ フォントデザインが良いと思われるゲートサインデザイン
- ⑥ レイアウトが良いと思われるゲートサインデザイン
- ⑦ ゲートサインデザインの役割及びデザイン観点からの総合順位
- ⑧ サインデザインで最初に認識する部分の総合順位
- ⑨ 釜山-福岡の主要ゲートサインデザインで追加表記が必要な外国語

第2回のアンケート調査結果によると、国際空港の内、「スイスチューリヒ空港」と「シンガポールチャンギ空港」がサインデザインのすべての分野（明視性、注目性、可読性、記号、書体、レイアウト、ゲートサインデザインの役割及びデザイン観点からの総合順位）において最も優秀な空港として選ばれた。

主な理由として、まず「スイスチューリヒ空港」は、スイス国旗カラーをサインデザインに活用することで、国のアイデンティティが正確に伝達できている。また、原色（紫青、赤）と合わせ、ピクトグラムとフォントのシンプルな配置によって利用者に対して認識しやすさと高級感を与えているからだと考えられる。

また、「シンガポールチャンギ空港」は、サインデザインにおいて最も先に認識されると思われる矢印とピクトグラムを強調することで、遠距離からでも情報が読み取りやすい。また、黒の背景に多様なカラー（黄色、スカイブルー、白）を活用することで、他の空港サインデザインと比べ高い明視性を持っているからだと考えられる。

釜山-福岡のゲートサインデザインの役割及びデザイン観点からの順位では、福岡が釜山より評価が高い結果がでた。福岡で特に評価が高かった「博多駅」の場合、地の色を白とし、黒の矢印とピクトグラム、フォントを配置することで明視性と注目性がより強調されるデザインとなっている。また、韓国語を含め、多国の言語を表記し、海外からの観光客にも配慮している。

反面、釜山の場合、日本語を含め、外国語の表記が少なく、外国語が表記されても正確な日本語、中国語の表記になっていない。また、同じ施設であってもサインが統一されず曖昧な情報伝達によるサイン本来の機能が果たされていないことは大きな問題であった。

特に、空港など公共施設のサイン業者選定の際、デザインとサイン本来の評価より金額優先の競争入札方式は現在釜山ゲートが抱えている問題の一つである。

また、サインの審議においても正確なマニュアルもなく、入札を経て既に決まっているサイン業者からの提案を最終的には受け入れるしかないシステムにも問題があると考えられる。そのために、これからサインデザインのデザインプリンスルを定め、当初からレベルの高いサインデザインの提案が可能なシステム整備が必要だと考えられる。

都市におけるゲートサインデザインは、国は勿論、都市イメージを左右する顔の役

割も担っているため、海外だけでなく、国内からの利用者にもより高い接近性、利便性、情報提供が可能となるよう配慮する必要がある。

### 3) 第3回アンケート調査

第1回と第2回のアンケート調査を通じて、現在釜山が抱えているサインデザインの課題と他国のサインデザインが優秀な理由を探ることができた。

第3回のアンケート調査はこれからの調査を踏まえ、本格的なサインデザインの提案のために調査を行った。

主な内容としては、釜山-福岡両都市で共同使用が可能なゲート内サインデザインとして相応しいと思われる矢印記号及びタイポグラフィのサンプルを提示し、好感度に関する調査を行った。

- ① 矢印記号においては、ISO, JIS, IATA指定の矢印に対する好感度調査。
- ② タイポグラフィにおいては、韓国語、日本語、英語、中国語フォントに対する好感度調査。

一つ目、国際標準矢印記号の好感度においては、「JIS日本工業規格」形態の好感度が最も高い結果となった。これは「JIS日本工業規格」のやがらの形の方が他の規格より大きく、認識しやいからだと考えられる。

二つ目、タイポグラフィにおいては、多様な形態のフォントよりゴシックフォントの好感度が高く、中でも「YoonYG0250」フォントが既存ゴシックとは違い、新鮮でありながらモダンなデザインのため最も好感度が高いことがわかった。

サインの役割というのは、勿論デザインの良さも重要だが、初めて訪れる場所で自分が目標とする目的地までいかに不便なく辿り着くことができるかもサインの重要な役割である。そのために、矢印記号、タイポグラフィのアンケート調査では、情報伝達能力、読み取りやすさがデザインそのものの良さより優先されたと考えられる。

### 4) 第4回アンケート調査

本格的サインデザインの提案のための調査である第3回のアンケート調査では、サインデザインにおいて情報伝達能力、読み取りやすさが重要であることがわかった。

第4回のアンケート調査においては、今までの調査内容の検証も含め、韓国と日本の一般人、専門家を対象に具体的サインデザインについて調査を行った

主な調査内容項目は下記の通りである。

- ① タイポグラフィの好感度
- ② ピクトグラムの好感度
- ③ 色彩構成の好感度
- ④ レイアウトの好感度
- ⑤ 文字以外の形

第4回アンケート調査の結果に基づいて、本研究では釜山と福岡ゲートそれぞれのサインデザインにおけるデザイン原則を提案し、最終的に釜山-福岡にとって共同使用が可能なゲートサインデザインモデルの提案を行った。

## 5.2. 研究の成果

### 1) 釜山-福岡におけるサインデザインのデザイン原則の確立

本研究での調査結果に基づいて、釜山-福岡サインデザインにおけるデザイン原則の確立ができたことは、両都市のサインデザインに発展にとって大きな成果だと考えられる。

(表5-1) 釜山におけるサインデザインのデザイン原則

区分	デザイン原則
I. 矢印	1. 矢印の場合、JIS日本工業規格のデザインを適応する。 2. 矢印のサイズは、地高さの60%とする。
II. ピクトグラム	3. ピクトグラムは日本サインデザイン協会の公式指定デザインを適応する。 4. ピクトグラムの形態としては、PRNL(Pictogram, Reverse, Nude, Line) デザインを適応する。 5. ピクトグラムのサイズは地高さの60%とする。
III. タイポグラフィ	6. タイポグラフィは、韓国語、日本語、英語、中国語すべての言語支援が可能なユニバーサルフォントを使用する。(UDF Noto Sans CJK KR M) 7. タイポグラフィのサイズにおいて、韓国語の場合は地高さの40%、その他外国語の場合は地高さの15%として2段構成とする。 8. 外国語表記は、1段目英語、2段目日本語、中国語順の配置を行う。 9. タイポグラフィの字間は、文字幅の10%とする。 10. タイポグラフィの行間は、文字高さの100%とする。 11. タイポグラフィの文字は、縦、横比率1:1の平体とする。
IV. 色彩	12. 地の背景色彩は「白」とし、地の最下部から上に向かって10%範囲を釜山のシンボル色である「青」を適応する。 13. 視覚情報要素の色彩は「黒」を適応する。
V. レイアウト	14. 視覚情報要素は、左から矢印、ピクトグラム、タイポグラフィの順で配置を行う。
VI. 文字以外の形	15. 情報伝達として重要な可読性を高めるために、韓国語と外国語の間には縦線を一本追加する。 16. 縦線の高さは、矢印、ピクトグラムサイズと同じく地高さの60%とする。

アンケート調査の結果を踏まえて、釜山ゲート内におけるサインデザインのモデル原則を確立した。まず、矢印記号は好感度が最も高かったアメリカニューヨ

ーク・ラガーディア空港、アメリカデトロイト空港、シンガポールチャンギー空港、日本東京・成田空港で使用されている「JIS日本工業規格」を設定した。やがらが大きく、視認性が高いことが特徴である。また、サイズは地高さの60%と設定した。

ピクトグラムは、好感度が高く、釜山と日本で広く使われている日本サインデザイン協会公式指定のものを適応した。また、形態としては、PRNL(Pictogram, Reverse, Nude, Line) デザインを適応した。

タイポグラフィは、第4回アンケート調査の結果で好感度が最も高かった韓国語、日本語、英語、中国語すべての言語支援が可能なユニバーサルフォント (UDF Noto Sans CJK KR)を適応した。これによって、各国別タイポグラフィ (韓国語、日本語、英語、中国) に統一性を与えることが可能だと考えられる。

また、タイポグラフィの字間、行間、長体においては、それぞれ文字幅の10%、文字高さの100%、平体100%を適応した。

色彩において、まず地の背景色彩は「白」とし、地の最下部から上に向かって10%範囲を釜山のシンボル色である「青」を適応した。また、視覚情報要素の色彩は「黒」を適応することで、高い「明視性」が期待できる。

レイアウトは、視覚情報要素を左から矢印、ピクトグラム、タイポグラフィの順で配置を行うことで、認識し易いサインデザインとなるよう配慮した。

文字以外の形は、情報伝達として重要な可読性を高めるために、韓国語と外国語の間には縦線を一本追加した。また、縦線の高さは、矢印、ピクトグラムサイズと同じく地高さの60%を適応した (表5-1)。

(表5-2) 福岡におけるサインデザインのデザインプリンシプル

区分	デザインプリンシプル
I. 矢印	1. 矢印の場合、JIS日本工業規格のデザインを適応する。 2. 矢印のサイズは、地高さの60%とする。
II. ピクトグラム	3. ピクトグラムは日本サインデザイン協会の公式指定デザインを適応する。 4. ピクトグラムの形態としては、PPL(Pictogram, Positive, Line) デザインを適応する。 5. ピクトグラムのサイズは地高さの60%とする。
III. タイポグラフィ	6. タイポグラフィは、韓国語、日本語、英語、中国語すべての言語支援が可能なユニバーサルフォントを使用する。(UDF Noto Sans CJK KR B) 7. サイズにおいて、日本語の場合は地高さの40%、その他外国語の場合は地高さの15%として2段構成とする。 8. 外国語表記は、1段目英語、2段目中国語、韓国語の順で配置を行う。 9. タイポグラフィの字間は、文字幅の10%とする。 10. タイポグラフィの行間は、文字高さの100%とする。 11. タイポグラフィの文字は、縦、横比率1:1の平体とする。

IV. 色彩	12. 地の背景色彩は「紫青」とし、地の右端部から0.5%範囲に「灰色」を適応する。 13. 視覚情報要素の色彩において、日本語は「黄」、その他外国語は「白」を適応する。
V. レイアウト	14. 視覚情報要素は、左から矢印、ピクトグラム、タイポグラフィ順の配置を行う。
VI. 文字以外の形	15. 情報伝達として重要な可読性を高めるために、韓国語と外国語の間には縦線を一本追加する。 16. 縦線の高さは、矢印、ピクトグラムサイズと同じく地高さの60%とする。

アンケート調査の結果を踏まえて、福岡ゲート内におけるサインデザインのモデルプリンシプルを確立した。まず、矢印記号、ピクトグラム、タイポグラフィ（文字の太さを除く）、レイアウト、文字以外の形、レイアウトは釜山と同じプリンシプルが適応できた。

しかし、文字の太さ、色彩においては釜山と異なるプリンシプルが適応された。文字の太さでは、釜山の場合、PRNL(Pictogram, Reverse, Nude, Line)であったが、福岡の場合、PPL(Pictogram, Positive, Line)デザインが適応された。これは、日本語、韓国語の読みやすさと関連性が深いと考えられる。

また、色彩についてのプリンシプルも福岡と韓国とは差がみられた。地の背景色彩は釜山の場合「白」に対して、福岡の場合、「紫青」とし、地の右端部から0.5%範囲に「灰色」を適応した。

視覚情報要素の色彩においても、韓国語は「黒」に対して、日本語は「黄」、その他外国語は「白」を適応した。

## 2) 釜山新規サインデザインのモデル提案



(図 5-1) 釜山ゲートにおけるサインデザインのモデル提案

(表 5-3) 釜山ゲート内におけるサインデザインのモデル プリンシプル

区分	モデルプリンシプル
I. 矢印	矢印記号: JIS日本工業規格(Japanese Industrial Standards)
II. ピクトグラム	ピクトグラム: 日本サインデザイン協会公式指定
	ピクトグラムの適用形態: PRNL(Pictogram, Reverse, Nude, Line) ピクトグラムの位置及びサイズ: LH6(Left, Hight 60%)
III. タイポグラフィ	タイポグラフィ: K, E, J, C : UDF Noto Sans CJK KR M



	韓国語及び外国語表記の構成: K 40%, E, J, C 15%
	タイポグラフィの字間: 文字幅の10%
	タイポグラフィの行間: 文字高さの100%
	タイポグラフィの長体: 正本 100%
IV. 色彩	地 : 白 (C:0 M:0 Y:0 K:0)、青 (C:100 M:60 Y:0 K:0)
	書体 : 黒 (C:0 M:0 Y:0 K:100)
V. レイアウト	LH4、T2(Left、Hight 40%、Typography 2段)
VI. 文字以外の形	HL有:(Hair Line 1)

### 3) 福岡新規サインデザインのモデル提案



(図 5-2) 福岡ゲートにおけるサインデザインのモデル提案

(表 5-4) 福岡ゲート内におけるサインデザインのモデル プリンシプル

区分	モデルプリンシプル
I. 矢印	矢印記号: JIS日本工業規格(Japanese Industrial Standards)
II. ピクトグラム	ピクトグラム: 日本サインデザイン協会公式指定
	ピクトグラムの適応形態: PPL(Pictogram, Positive, Line)
	ピクトグラムの位置及びサイズ: LH6(Left, Hight 60%)
III. タイポグラフィ	タイポグラフィ: J, E, C, K: UDF Noto Sans CJK KR B
	韓国語及び外国語表記の構成: J 40%, E, C, K 15%
	タイポグラフィの字間: 文字幅の10%
	タイポグラフィの行間: 文字高さの100%
IV. 色彩	地 : 「紫青」(C:100 M:90 Y:0 K:10), 「灰色」(C:0 M:0 Y:0 K:50)
	書体 : Yellow(C:0 M:15 Y:100 K:0), White (C:0 M:0 Y:0 K:0)
V. レイアウト	LH4、T2(Left、Hight 40%、Typography 2段)
VI. 文字以外の形	HL有:(Hair Line 1)

本研究において、第1回から第4回までのアンケート調査結果に基づいてモデル提案を行った(表5-3)(表5-4)(図5-1)(図5-2)。

本研究で提案したモデルによって以下のことが期待できる。

一つ目、ユニバーサルデザインフォント（UDF Noto Sans CJK KR）を活用して各国別タイポグラフィ（韓国語、日本語、英語、中国）に統一性を与えることができる。

二つ目、矢印記号及びピクトグラムを既存のサインより協調することで、方向性、誘導性が強化できる。

三つ目、文字以外の形において、縦線を入れることで、母国語と外国語との差別性を強調し、内国人のみではなく、外国人にも利便性を与えることができる。

四つ目、釜山ゲート内サインデザインにおいて追加表記が必要な外国の中で、日本語、英語などの順番においても規則を持たせて自然に整備ができる。

五つ目、第1回目のアンケート調査の際に最も課題であったデザインの統一性、情報伝達の機能性、内容の体系性などにおいて補完ができる。

六つ目、韓国の場合、地の基本色を「白」、書体を「黒」とすることで、サインデザイン本来の目的である情報伝達において視認性を強調することができる。

七つ目、日本の場合、地の基本色を「紫青」、書体の内、母国語である日本語を「黄」とすることで、明視性、注目性、誘目性が強調できることは本研究での大きな成果だと考えられる。

#### 4) 福岡、釜山サインの違い

モデル提示において、釜山と福岡とは地域性と文化などに差があるため、サインデザインにおいても同じ結果が出せず、好感度においてもいくつかの差がみられた。大きな差がみられた項目はタイポグラフィの文字太さ、色彩構成である。

タイポグラフィにおいて、グーグル（google）とアドビ（adobe）が共同開発した全世界すべての言語支援が可能な「Noto sans」書体の好感度が釜山と福岡両都市で、共に最も高い結果となったことについては、これからのサインデザイン制作において一つの方向性が与えられたと考えられる。しかし、書体の太さについては、釜山は「Medium」、日本は「Bold」を選択し、国によって差がみられた。

ピクトグラムの適用形態において、釜山ではPRNL（Pictogram, Reverse, Nude, Line）、福岡ではPPL（Pictogram, Positive, Line）を適用した。但し、サインデザインの地に対する好感度結果から釜山では「白」、福岡では「紫青」を背景色として適用した。また、福岡でのピクトグラムの色として「白」を選択することで、サインの可読性、注目性が高くなることが期待できる。

色彩構成において、地の基本色を韓国では「白」とし、地の最下部から上に向かって10%の範囲を釜山のシンボル色である「青」とした。また、視覚情報要素の色彩を「黒」とした。

反面、日本では地の基本色を「紫青」とし、地の右端部から0.5%範囲を「灰色」とした。特に地の基本色として「紫青」の結果については、「日本国土を象徴する海と空の青色」からの影響と戦前から使用された「水色」の日本代表ユニフォーム色が戦後も引き継がれ、現在サムライブルーに象徴されるように「青」を使用している影響で

はないかと考えられる。また、「灰色」は他の色との調和性が高く、控えめな上品さがあり、落ち着きがあるため「紫青」と一緒に選ばれたと考えられる。

視覚情報要素の色彩について日本語を「黄」、その他外国語を「白」とすることで、情報の読み取りやすさと都市のイメージに相応しいデザイン提案が可能だと考えられる。

その他項目（矢印記号、タイポグラフィの構成、字間、行間、長体、ピクトグラム の適用形態、位置及びサイズ、レイアウト、文字以外の形）においては、釜山と福岡 共に共通の結果が得られた。

#### 5) サインの表記について

本研究での結論で提案したサインは、国際空港で最も利用性が高く、重要だと思われる「出国審査」という4文字を利用して制作を行った。しかし、文字数によってレイアウト、構成など多様なサインに対応させる必要がある。例えば、乗客が入国審査を済ませてから自分の手荷物を受け取る「手荷物受取」、特にエアプサンの場合は搭乗口前に「ボーディング情報釜山」というサインの場合など文字数に合わせてサイン構成の対応が必要である。

このような文字数が多いサインに対しては、文字を2段にし、文字以外の形である縦線もレイアウトに合わせ移動するなど調整を行った（付録参照）。

#### 6) サインの統一性

アンケート調査結果、新たなサインデザインにおいて、書体の太さ、ピクトグラムの適用形態、色彩構成は福岡と釜山で差がみられた。但し、今回サインにおいて書体の種類、矢印、タイポグラフィの構成、字間、行間、長体、ピクトグラムの適用形態、位置及びサイズ、レイアウト、文字以外の形において共通の提案ができたことは、これから国際姉妹都市である福岡-釜山にとって、ゲート内サインデザインの共同制作可能性が高くなることが示唆できる。

#### 7) サインデザインのサイズ及び比率

本研究で提案したサインデザインの基本横縦比率は、A (6:1)、B (9:1)、C (12:1) と3種類を提案した（表5-5）。また、文書が長い場合は、縦を1.5とし調整を行った（付録参照）。しかし、実際においては、サインデザインの設置場所及び周辺環境との関係によってサイズ及び比率の調整が必要になると考えられる。

（表5-5）サイズ及び比率

区分	サイズ	比率（横：縦）	サイズ	比率（横：縦）
A	300×1800	1:6	450×1800	1.5:6
B	300×2700	1:9	450×2700	1.5:9
C	300×3600	1:12		

本研究で得られた成果によって、既存釜山ゲート内のサインシステムの整備と今後、日韓関係の未来に活かされ、観光交流のみならず経済交流の活性化にもより貢献できると考えられる。

### 5.3. 今後の課題と展望

本研究では、福岡-釜山ゲート内における共同サインデザイン提案のために、既存サインの問題点とサイン制作に必要な重要要素の整備を行った。また、両都市の一般人、専門家などからのアンケート調査の結果に基づいてモデル提案とプリンシプルを確立することができたことについては大きな成果である。

しかし、本研究で提案したモデルとプリンシプルを実践するためには、多くの課題を抱えていることも事実である。そこで今後は、両都市専門家グループのタスクフォース (Task Force) チームを構成し、デザインの修正補完は勿論、多様な利用客のために聴覚、触覚、嗅覚などを活用した研究を行いたい。

それを実践するためには、現時点で実践可能な戦略と計画（両都市専門家グループによるタスクフォース (Task Force) チーム役割規定）の確立、ゲートサインデザインのマニュアルブックの企画・開発、地方自治団体及び公共機関を活用した実践法案と長期的ロードマップによる実践可能な項目を設定する必要がある。

2006年から毎年開かれている「釜山-福岡フォーラム」が今年10回目を迎えた。このフォーラムは、両都市のオピニオンリーダー (Opinion leader) 各12人が参加し、国境を越えた一つの経済圏、一つの都市づくりを目指すビジョンを持って発足した民間機構である。このような民間同士の交流をより活性化させると共に、サインシステムなど経済以外にも議論できるよう積極的に参加する予定である。最後に本論文によって今後、福岡と釜山の幅広い交流への活性化に向けて貢献できることを期待する。

## 参考文献

- ・朴ソンヨン、李ユンソク、公共サインデザインに適用された映像ディスプレイに関する研究、韓国デザイン学会、春季学術大会論文集、2007
- ・安サンラク、ユニバーサルデザイン観点からの空港サインシステムに関する視認性評価研究、造形メディア学, 12(1).2009
- ・安サンラク、ユニバーサルデザイン観点からの公共サインコミュニケーション自覚効果研究:仁川国際空港の誘導サインシステムを中心として、弘益大学校博士論文.2008
- ・李ウジン、申スギル、博覧会展示空間コミュニケーション計画に関する研究：貿易博覧会展示を中心として、デザイン研究, 14(4). 2001
- ・釜山、ストーリーテリング事業本格化, 2012.09.20
- ・長ゼグク、拡声器保守とチェッチェッキ進歩, 2011.03.10
- ・釜山パロボギ - アジアの関門, 2012. 05.16
- ・連合ニュース, 2005. 01.21
- ・金ソンゴン、釜山-福岡の東北亜核心経済圏形成方案、釜山発展研究院, 2008
- ・朴ウンヨン、朴ヨンホ、公園サインでデザイン体系分析及び、韓国コンテンツ学会, 2009
- ・東北亜超国境地域発展と制作課題, 2010
- ・東北亜 4 カ国(韓・日・中・露)、「超国境地域発展政策」共同某策、韓国開発研究院, 2010
- ・赤瀬達三(AKASE TATSUZO)、サインシステム計画学(Signology for Public Spaces), 2013.09
- ・Mollerup, Per, Wayshowing(Hardcover), 2007
- ・両都市の市民意識調査「釜山-福岡 友情の年」を記念し、釜山-福岡市民意識のアンケート調査、韓国(釜山日報)、日本(西日本新聞),2009
- ・2015 年第 3 回日韓共同認識調査、言論 NPO、EAI東アジア研究院, 2015

#### 参考URL

- ・釜山広域市ホームページ、<http://www.busan.go.kr>
- ・福岡市ホームページ、<http://www.city.fukuoka.jp>
- ・アジアゲートウェイホームページ、<http://busan.asiagw.com>
- ・青瓦臺ホームページ、<http://www.cwd.go.k>
- ・釜山日報ホームページ、<http://www.busan.com>
- ・釜山観光公社、釜山観光通計、<http://www.bto.cr.kr>
- ・韓国航空公社ホームページ、<http://www.airport.co.kr>
- ・福岡空港国際線ホームページ、<http://www.fuk-ab.co.jp>
- ・国際標準化機構ホームページ、<http://www.iso.org>
- ・東アジア研究院ホームページ、<http://www.eai.or.kr>
- ・言論 NPO ホームページ、<http://www.genron-npo.net>

## 付 録

1. 第1回アンケート調査（日本語、英語）

福岡市、釜山市 Community Identity 新規サインデザイン提案の為の調査

こんにちは。

九州産業大学 大学院 芸術研究科 造形表現専攻では、福岡市、釜山市のゲート（空港、旅客ターミナル、鉄道等）内での新規サインデザインの提案の為に、両国の専門家、一般人、外国人を対象に調査を行っています。

本調査は、日本福岡市と韓国釜山市が姉妹都市とし、今後地域ゲート内両方使用できるサインデザインを提案する為の事前調査です。

応答して頂いた内容については、論文資料としての使用のみとし、他の目的での使用は一切ありませんので、ご心配なく回答して頂ければ、幸いです。本調査がアジア国及び、各地域（福岡市、釜山市）の発展の為に政策的な資料として活用出来るよう積極的に協力をお願い致します。有難うございます。

本調査に関して、質問等がある場合は下記の連絡先にご連絡お願い致します。

2012 年 7 月

主管：日本 九州産業大学 大学院(博士後期課程)芸術研究科 造形表現専攻  
徐 漢 錫, Seo Han Sok  
Tel：+ 82-10-6566-1233, Fax：+ 82-51-320-2127

※ 福岡市、釜山市のゲート(空港、旅客ターミナル、鉄道駅)サインデザインの現況

区分	日本(福岡)	韓国(釜山)
空港		
旅客ターミナル		
鉄道駅		



※ 調査場所区分

日本 (福岡)	空港 <input type="checkbox"/>	旅客ター ミナル <input type="checkbox"/>	鉄道駅 <input type="checkbox"/>	その他 <input type="checkbox"/>
韓国 (釜山)	空港 <input type="checkbox"/>	旅客ター ミナル <input type="checkbox"/>	鉄道駅 <input type="checkbox"/>	その他 <input type="checkbox"/>
その他 ( )	空港 <input type="checkbox"/>	旅客ター ミナル <input type="checkbox"/>	鉄道駅 <input type="checkbox"/>	その他 <input type="checkbox"/>

観光都市	①	②	③	④	⑤
文化都市	①	②	③	④	⑤
展示、コンベ ンション都 市	①	②	③	④	⑤
国際都市	①	②	③	④	⑤
その他 ( )	①	②	③	④	⑤

I. 応答者の一般事項

1. 現在お住まいはどこですか。

\_\_\_\_\_ 国 \_\_\_\_\_ 市(都)

2. 性別について教えてください。

① 男       ② 女

3. 結婚の有無について教えてください。

① 未婚     ② 既婚     ③ その他

4. 年齢について教えてください。

① 10代       ② 20代  
 ③ 30代       ④ 40代  
 ⑤ 50代       ⑥ 60代以上

5. 職業について教えてください。

① 専門職       ② 事務・管理職  
 ③ 自営業       ④ 販売・サービス  
 ⑤ 教師・公務員     ⑥ 学生  
 ⑦ 主婦       ⑧ その他 ( )

|

II. 福岡市、釜山市のイメージ











6. 福岡市の代表コンセプトは何だと思いますか。

区分	とって もそう 思う	思う	少し 思う	思わ ない	まっ た く思 わ ない
海洋都市	①	②	③	④	⑤
祭り都市	①	②	③	④	⑤











6-1. 釜山市の代表コンセプトは何だと思いますか。

区分	とって もそう 思う	思う	少し 思う	思わ ない	まっ た く思 わ ない
海洋都市	①	②	③	④	⑤
祭り都市	①	②	③	④	⑤
観光都市	①	②	③	④	⑤
文化都市	①	②	③	④	⑤
展示、コンベ ンション都 市	①	②	③	④	⑤
国際都市	①	②	③	④	⑤
その他 ( )	①	②	③	④	⑤

7. 福岡市を象徴する都市カラーは何色だと思いますか。

				
<input type="checkbox"/> ①	<input type="checkbox"/> ②	<input type="checkbox"/> ③	<input type="checkbox"/> ④	<input type="checkbox"/> ⑤
				
<input type="checkbox"/> ⑥	<input type="checkbox"/> ⑦	<input type="checkbox"/> ⑧	<input type="checkbox"/> ⑨	<input type="checkbox"/> ⑩

7-1. 釜山市を象徴する都市カラーは何色だと思いますか。

				
<input type="checkbox"/> ①	<input type="checkbox"/> ②	<input type="checkbox"/> ③	<input type="checkbox"/> ④	<input type="checkbox"/> ⑤
				
<input type="checkbox"/> ⑥	<input type="checkbox"/> ⑦	<input type="checkbox"/> ⑧	<input type="checkbox"/> ⑨	<input type="checkbox"/> ⑩

8. 福岡市の代表祝祭は何だと思えますか。
- ① 博多祇園山笠       ② 中洲まつり  
 ③ 大濠花火大会       ④ 博多どんたく  
 ⑤ 大相撲九州場所    ⑥ その他(            )

- 8-1. 釜山市の代表祝祭は何だと思えますか。
- ① 釜山国際映画祭  
 ② 釜山世界花火祝祭    ③ 釜山海祝祭  
 ④ 海雲台砂祝祭  
 ⑤ 朝鮮通信使韓日文化交流祝祭  
 ⑥ その他(            )

9. 福岡市の代表ランドマークはどこだと思えますか。
- ① 福岡タワー               ② Canal City  
 ③ 太宰府天満宮           ④ 中洲一帯  
 ⑤ シーサイドももち海端  
 ⑥ その他(            )

- 9-1. 釜山市の代表ランドマークはどこだと思えますか。
- ① 海雲臺海水浴場           ② 太宗臺  
 ③ ジャガルチ市場           ④ 廣安大橋  
 ⑤ 龍頭山公園               ⑥ 梵魚寺  
 ⑦ その他(            )

10. 貴方は最近3年間、日本、韓国を訪問した事がありますが。

区分	ある	ない	訪問都市	訪問回数
	○	×		
日本訪問				
韓国訪問				

11. 貴方の福岡市、釜山市を訪問する目的について教えてください。
- ① 観光 Tourism  
 ② 事業 Business  
 ③ 親戚訪問 Visiting relatives  
 ④ 教育 Education  
 ⑤ 通行 Transit  
 ⑥ その他 Othrrs (            )

### Ⅲ. 福岡市、釜山市のゲートイメージ

12. 福岡市、釜山市を訪問する際、主に利用するゲートを教えてください。

- ① 空港  
 ② 旅客ターミナル  
 ③ その他(            )

13. 福岡市のゲートイメージについてどう思えますか。

区分		とっても満足	満足	普通	不満	とっても不満
福岡空港	便利だ	①	②	③	④	⑤
	綺麗だ	①	②	③	④	⑤
	親切だ	①	②	③	④	⑤
博多港	便利だ	①	②	③	④	⑤
	綺麗だ	①	②	③	④	⑤
	親切だ	①	②	③	④	⑤
博多駅	便利だ	①	②	③	④	⑤
	綺麗だ	①	②	③	④	⑤
	親切だ	①	②	③	④	⑤
その他(            )		①	②	③	④	⑤

13-1. 釜山市のゲートイメージについてどう思えますか。

区分		とっても満足	満足	普通	不満	とっても不満
金海国際空港	便利だ	①	②	③	④	⑤
	綺麗だ	①	②	③	④	⑤
	親切だ	①	②	③	④	⑤
釜山国際旅客ターミナル	便利だ	①	②	③	④	⑤
	綺麗だ	①	②	③	④	⑤
	親切だ	①	②	③	④	⑤
釜山駅	便利だ	①	②	③	④	⑤
	綺麗だ	①	②	③	④	⑤
	親切だ	①	②	③	④	⑤
その他(            )		①	②	③	④	⑤

**IV. 福岡市、釜山市のゲート内におけるサインデザインの評価について**

※ サインデザイン：人々に情報を知らせ見せるために作られた看板の内容と形状

14. 福岡市、釜山市のゲート内において、サインデザインが一番優秀なゲートはどこだと思いますか。

日本 (福岡)	空港 <input type="checkbox"/>	旅客ターミナル <input type="checkbox"/>	鉄道駅 <input type="checkbox"/>	その他 <input type="checkbox"/>
韓国 (釜山)	空港 <input type="checkbox"/>	旅客ターミナル <input type="checkbox"/>	鉄道駅 <input type="checkbox"/>	その他 <input type="checkbox"/>
その他 ( )	空港 <input type="checkbox"/>	旅客ターミナル <input type="checkbox"/>	鉄道駅 <input type="checkbox"/>	その他 <input type="checkbox"/>

15. 福岡市のゲート内において、もっと必要だと思う言語について教えてください。

- ① 日本語                       ② 韓国語  
 ③ 英語                               ④ 中国語  
 ⑤ 今のままで満足    ⑥ その他( )

15-1. 釜山市ゲート内において、もっと必要だと思う言語について教えてください。

- ① 日本語                       ② 韓国語  
 ③ 英語                               ④ 中国語  
 ⑤ 今のままで満足    ⑥ その他( )

16. 福岡市ゲート内において、サインデザインについての一般的評価

区分	とっても満足	満足	普通	不満	とっても不満
内容の体系	①	②	③	④	⑤
デザインの統一	①	②	③	④	⑤
情報伝達の機能性	①	②	③	④	⑤
親環境	①	②	③	④	⑤
安全面	①	②	③	④	⑤
素材	①	②	③	④	⑤

16-1. 釜山市ゲート内において、サインデザインについての一般的評価

区分	とっても満足	満足	普通	不満	とっても不満
内容の体系	①	②	③	④	⑤
デザインの統一	①	②	③	④	⑤
情報伝達の機能性	①	②	③	④	⑤
親環境	①	②	③	④	⑤
安全面	①	②	③	④	⑤
素材	①	②	③	④	⑤

**V. 福岡市、釜山市のゲート内における案内システムの改善事項について**

17. 福岡市、釜山市のゲート内において、サインデザインの開発のための優先順位について教えてください。

区分	順位	区分	順位
内容の体系		デザインの統一	
情報伝達の機能性		親環境	
安全面		素材	

18. 福岡市、釜山市のゲート内において共同で使用可能なサインデザインが必要だと思いますか。

- ① 絶対必要  
 ② 必要  
 ③ どちらでもない  
 ④ あまり必要ない  
 ⑤ 全ったく必要無し

19. 共同で使用可能なサインデザインの開発祭、福岡市、釜山市の両都市の発展に貢献できると思いますか。

- ① 凄く貢献できる  
 ② 貢献できる

- ③ どちらでもない
- ④ あまり貢献できない
- ⑤ 全ったく貢献できない

20. ゲート内において、サインデザインの開発  
 についてのアイデアがあれば記入お願いします。

<input type="checkbox"/> 釜山のゲート場合、日本語表記が不足しているようです。多様な場所に日本語表記のサイン設置が必要だと思います。
<input type="checkbox"/> 国内外で共同使用が可能なサインデザインの企画および開発が必要だと思います。
<input type="checkbox"/> 身障者のために点字表記をお願いします。
<input type="checkbox"/> サインデザインの中に、地域のランドマークの写真を入れて下さい。

応答者氏名	
応答者電話番号	
調査員	

※ 調査にご協力頂きまして有難うございます。

## A survey on a new Community Identity sign design in Busan and Fukuoka

Hello

九州産業大学 大学院 芸術研究科 造形表現専攻 is conducting a survey on a new sign design of Gates in Fukuoka and Busan (Airports, passenger ship terminals, and railroad stations) for experts from both countries, ordinary people, and foreigners. As sister cities of Fukuoka, Japan and Busan, Korea, we are trying to find sign designs that can be commonly used in both areas. The purpose of this survey is to understand user's satisfaction and things to be improved so that we can find an appropriate new design. The result of the survey is totally confidential, which will only be used for statistics. So, we would really appreciate if you take your time and respond to each question sincerely. We hope that this survey can be beneficial not only to Fukuoka and Busan but also to other Asian countries. Your full cooperation is needed. Thank you. If you have any questions regarding to the survey, please contact the numbers below.

July, 2012

**Supervised by :** 日本 九州産業大学 大学院 (博士後期課程) 芸術研究科 造形表現専攻  
**Seo Han Sok**  
**Tel : +82-10-6566-1233, Fax: +82-51-320-2127**

※ **Current state of sign design of the Gates in Busan and Fukuoka (Airports, passenger ship terminals, and railroad stations).**

Classification	Fukuoka(Japan)	Busan(Korea)
Airport		
Passenger ship terminal		
Railroad station		

※ Location where the survey took place

Fukuoka (Japan)	Airport <input type="checkbox"/>	Passenger ship terminal <input type="checkbox"/>	Railroad station <input type="checkbox"/>	Others <input type="checkbox"/>
Busan (Korea)	Airport <input type="checkbox"/>	Passenger ship terminal <input type="checkbox"/>	Railroad station <input type="checkbox"/>	Others <input type="checkbox"/>
Others ( )	Airport <input type="checkbox"/>	Passenger ship terminal <input type="checkbox"/>	Railroad station <input type="checkbox"/>	Others <input type="checkbox"/>

Tourism City	①	②	③	④	⑤
Cultural City	①	②	③	④	⑤
Exhibition, Convention City	①	②	③	④	⑤
Global City	①	②	③	④	⑤
Others( )	①	②	③	④	⑤

I . Information of the respondent

1. Where do you live?

Country \_\_\_\_\_ District \_\_\_\_\_ City \_\_\_\_\_

2. What is your sex?

① Male  ② Female

3. Are you currently married?

① No  ② Yes  ③ Others

4. What's your age?

① 10~19  ② 20s  ③ 30s  
 ④ 40s  ⑤ 50s  ⑥ 60s or above

5. What's your occupation?

① Specialized job  ② Office or administrative position  
 ③ Self-employed  ④ Sales or service  
 ⑤ School teacher or government employee  
 ⑥ Student  ⑦ Housewife  
 ⑧ Others ( )

II . Image of Fukuoka and Busan

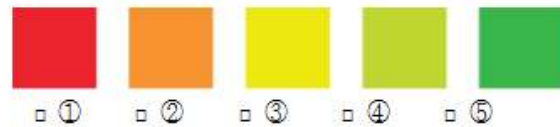
6. What kind of city is Fukuoka?

Classification	Absolutely yes	Yes	Average	No	Not at all
Marine City	①	②	③	④	⑤
Festival City	①	②	③	④	⑤

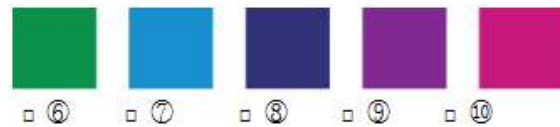
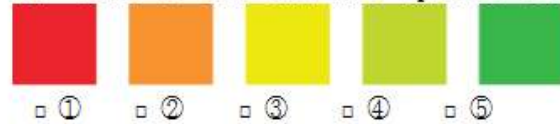
6-1. What kind of city is Busan?

Classification	Absolutely yes	Yes	Average	No	Not at all
Marine City	①	②	③	④	⑤
Festival City	①	②	③	④	⑤
Tourism City	①	②	③	④	⑤
Cultural City	①	②	③	④	⑤
Exhibition, Convention City	①	②	③	④	⑤
Global City	①	②	③	④	⑤
Others( )	①	②	③	④	⑤

7. Choose a color that best represents Fukuoka



7-1. Choose a color that best represents Busan



**8. What is a typical festival of Fukuoka?**

- ① Fukata Gionyam agasa
- ② Nakas festival
- ③ Ohori Fireworks festival
- ④ Nakada festival
- ⑤ Osmo Kyushubasho (A sumo competition)
- ⑥ Others ( )

**8-1. What is a typical festival of Busan?**

- ① Busan International Film Festival
- ② Busan international fireworks festival
- ③ Busan marine festival
- ④ Haeundae sand festival
- ⑤ Joseon ambassador Korea-Japan culture exchange festival
- ⑥ Others ( )

**9. What is a typical landmark of Fukuoka?**

- ① Fukuoka tower
- ② Canal city
- ③ Dajaihu Tenmangu
- ④ Nakas area
- ⑤ Momochi beach
- ⑥ Others ( )

**9-1. What is a typical landmark of Busan?**

- ① Haeundae beach
- ② Taejongdae
- ③ Jagalchi market
- ④ Gwangan bridge
- ⑤ Yongdusan park
- ⑥ Beomeosa
- ⑦ Others ( )

**10. Have you visited Japan or Korea in the last 3 years?**

Classification	Yes	No	City visited	The No. of times
	○	×		
Japan				
Korea				

**11. What is your purpose of visiting Fukuoka or Busan?**

- ① Tourism
- ② Business
- ③ Visiting relatives
- ④ Education
- ⑤ Transit
- ⑥ Others ( )

**III. Image of the Gates in Fukuoka and Busan**

**12. By which Gate did you arrive in Fukuoka or Busan?**

- ① Airport
- ② Passenger ship terminal
- ③ Others ( )

**13. What do you think of the Gates in Fukuoka?**

Classification		Very satisfied	Satisfied	Average	Not satisfied	Not at all satisfied
Fukuoka Airport	Convenient	①	②	③	④	⑤
	Clean	①	②	③	④	⑤
	Kind	①	②	③	④	⑤
Hakada Passenger ship terminal	Convenient	①	②	③	④	⑤
	Clean	①	②	③	④	⑤
	Kind	①	②	③	④	⑤
Hakada station	Convenient	①	②	③	④	⑤
	Clean	①	②	③	④	⑤
	Kind	①	②	③	④	⑤
Others ( )		①	②	③	④	⑤

**13-1. What do you think of the Gates in Busan?**

Classification		Very satisfied	Satisfied	Average	Not satisfied	Not at all satisfied
Gimhae international Airport	Convenient	①	②	③	④	⑤
	Clean	①	②	③	④	⑤
	Kind	①	②	③	④	⑤
Busan international Passenger ship terminal	Convenient	①	②	③	④	⑤
	Clean	①	②	③	④	⑤
	Kind	①	②	③	④	⑤
Busan station	Convenient	①	②	③	④	⑤
	Clean	①	②	③	④	⑤
	Kind	①	②	③	④	⑤
Others ( )		①	②	③	④	⑤

#### IV. Sign design of the Gates in Fukuoka and Busan

※ Sign design : Contents and shapes of signs to inform people of related matters

14. What is the best sign design of the Gates in Fukuoka and Busan?

Fukuoka (Japan)	Airport <input type="checkbox"/>	Passenger ship terminal <input type="checkbox"/>	Railroad station <input type="checkbox"/>	Others <input type="checkbox"/>
Busan (Korea)	Airport <input type="checkbox"/>	Passenger ship terminal <input type="checkbox"/>	Railroad station <input type="checkbox"/>	Others <input type="checkbox"/>
Others ( )	Airport <input type="checkbox"/>	Passenger ship terminal <input type="checkbox"/>	Railroad station <input type="checkbox"/>	Others <input type="checkbox"/>

15. What is a language that has to be improved in the sign design of the Gates in Fukuoka?

- ① Japanese       ② Korean       ③ English  
 ④ Chinese       ⑤ It's currently good enough  
 ⑥ Others ( )

15-1. What is a language that has to be improved in the sign design of the Gates in Busan?

- ① Japanese       ② Korean       ③ English  
 ④ Chinese       ⑤ It's currently good enough  
 ⑥ Others ( )

16. What do you think of the sign design of the Gates in Fukuoka?

Classification	Very satisfied	Satisfied	Average	Not satisfied	Not at all satisfied
Organized contents	①	②	③	④	⑤
Consistency of design	①	②	③	④	⑤
Convey the information exactly	①	②	③	④	⑤
Environment friendly	①	②	③	④	⑤
Safety	①	②	③	④	⑤
Material used	①	②	③	④	⑤

16-1. What do you think of the sign design of the Gates in Busan?

Classification	Very satisfied	Satisfied	Average	Not satisfied	Not at all satisfied
Organized contents	①	②	③	④	⑤
Consistency of design	①	②	③	④	⑤
Convey the information exactly	①	②	③	④	⑤
Environment friendly	①	②	③	④	⑤
Safety	①	②	③	④	⑤
Material used	①	②	③	④	⑤

#### V. Improvement of sign design of the Gates in Fukuoka and Busan

17. What do you think is a top priority when it comes to developing sign design of Gates in Fukuoka and Busan?

Classification	Rank	Classification	Rank
Organized contents		Consistency of design	
Convey the information exactly		Environment friendly	
Safety		Material used	

18. Do you think a sign design that can commonly be used in both Fukuoka and Busan Gates is needed?

- ① Very needed       ② Needed  
 ③ Average       ④ Not needed  
 ⑤ Not at all needed

19. What would be the result of development of common sign design when it comes to development of Fukuoka and Busan?

- ① Very positive result       ② Positive result  
 ③ Average       ④ Negative result  
 ⑤ Very negative result



20. If you have any idea on sign design of the Gates, Let us know.

<ul style="list-style-type: none"><li><input type="checkbox"/> I think Japanese is not enough in Busan Gates. There should be more japanese sign designs in various places.</li><li><input type="checkbox"/> I think development of sign design that can commonly be used internationally is needed.</li><li><input type="checkbox"/> Braille transcription should also be developed for disabled people</li><li><input type="checkbox"/> It would be better if pictures of local attractions are printed on sign designs.</li></ul>
--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

<b>Name of respondent</b>	
<b>TEL of respondent</b>	
<b>Researcher</b>	

※ Thank you for your cooperation.

## 2. 第2回アンケート調査（韓国語、日本語）

전문가 심층 설문조사

### 후쿠오카, 부산의 Community Identity 신규 사인디자인 제안을 위한 조사

안녕하십니까?

본 조사는 일본 후쿠오카와 한국의 부산이 자매도시로서 향후 지역 Gate내 공동 사용 가능한 사인 디자인 제안을 위한 사전조사로써, 이용자 만족도 및 향후 개선점을 파악하여 신규 디자인 제안의 개선 방향을 찾고자 함에 그 목적을 두고 있습니다.

이 조사결과는 귀하께서 응답해 주신 자료를 통계적인 목적으로만 사용될 뿐 개인의 신상이나 응답 내용은 비밀이 철저히 보장됨을 약속드리오니 솔직하게 빠짐없이 답변해 주실 것을 부탁드립니다.

#### ※ 참고자료: 각 나라 Gate(공항) 사인디자인 현황

2012 World Airports Awards 10

항공산업전문 리서치기관, 영국 스카이트랙스(Skytrax) 발표

1	Incheon International Airport	한국 인천국제공항
2	Singapore Changi Airport	싱가포르 창이공항
3	Hong Kong International Airport	홍콩 국제공항
4	Amsterdam Schiphol Airport	네덜란드 암스테르담 스키폴공항
5	Beijing Capital International Airport	중국 베이징 국제공항
6	Munich Airport	독일 뮌헨국제공항
7	Zurich Airport	스위스 취리히공항
8	Kuala Lumpur International Airport	말레이시아 쿠알라룸푸르국제공항
9	Vancouver International Airport	캐나다 밴쿠버국제공항
10	Central Japan International Airport	일본 나고야 중부국제공항



① 한국 인천국제공항



② 싱가포르 창이공항



③ 홍콩 국제공항



④ 네덜란드 암스테르담 스키폴공항



⑤ 중국 베이징 국제공항



⑥ 독일 뮌헨국제공항



⑦ 스위스 취리히공항



⑧ 말레이시아 쿠알라룸푸르국제공항



⑨ 캐나다 밴쿠버공항



⑩ 일본 나고야 중부국제공항



※ 국내외 사인전문가그룹의 심층면접 및 설문지

각 나라의 Gate(공항 중심) 사인디자인 확인 후 답변 부탁드립니다.  
 각 질문별 1순위부터 3순위까지 선택 부탁드립니다.

구분	설문 문항	답변 (객관식)		
		1순위	2순위	3순위
내용의 체계성	레이아웃의 구성이 가장 우수한 사인디자인은?			
	명시성(주조색과 보조색의 조화)이 가장 우수한 사인디자인?			
	주목성(사람들의 시선을 끄는 정도)이 가장 우수한 사인디자인은?			
정보 전달의 기능성	가독성이 가장 우수한 사인디자인은?			
	서체디자인이 가장 우수한 사인디자인은?			
	기호 및 픽토그램이 가장 우수한 사인디자인은?			
	정보전달의 기능이 가장 우수한 사인디자인은?			
Identity	국가, 도시의 이미지가 잘 표현 된 사인디자인은?			

각 나라의 Gate(공항 중심) 사인디자인과 관계없이 평소 생각대로 답변 부탁드립니다.

구분	설문 문항	답변 (주관식)	
1	Gate 사인디자인에서 가장 어울리는 배경색과 보조색은 어떤 색입니까?	배경색	보조색
2	Gate 사인디자인에서 가장 어울리는 배경색과 서체색은 어떤 색입니까?	배경색	서체색
3	Gate 사인디자인에서 가장 어울리는 서체는? (해당사항 표기 부탁드립니다)	일본어	
		한국어	
		영어	
4	Gate 사인디자인에서의 표현 요소를 중요한 순서대로 나열하면?(ex: 픽토그램, 서체, 기호, 칼라 등)		
5	국가, 도시의 이미지가 표현 된 사인디자인과 디자인의 통일성이 강조 된 사인디자인 중 우선 순위는?		
인적사항 및 전문분야		성별( )	나이( )
		직업( )	

## 福岡市、釜山市のCommunity Identity 新規サインデザイン提案の為の調査

### アンケート調査のお願い

こんにちは。

現在、姉妹都市である日本福岡市と韓国釜山市の「地域ゲート」の中で、今後両都市がお互いに利用可能なサインデザインを提案する為の事前調査です。

回答して頂いた調査の結果については、論文資料としての使用のみとし、他の目的への使用は一切ありませんので、安心してご回答お願いいたします。

本調査が福岡、釜山の両都市、さらにはアジア全体の発展の為に、有効な資料として活用出来るよう、ご協力をお願い致します。有難うございます。

※「地域ゲート」：空港、国際ターミナル、電車站

### ※ 参考資料：各国Gate(空港サインデザインの現状)

#### 2012 World Airports Awards 10

航空産業専門リサーチ機関、英国スカイトラック(Skytrax)発表

1	Incheon International Airport	韓国仁川国際空港
2	Singapore Changi Airport	シンガポールのチャンギ国際空港
3	Hong Kong International Airport	香港国際空港
4	Amsterdam Schiphol Airport	アムステルダムのスキポール空港
5	Beijing Capital International Airport	中国北京国際空港
6	Munich Airport	ドイツのミュンヘン国際空港
7	Zurich Airport	スイスのチューリッヒ空港
8	Kuala Lumpur International Airport	マレーシアクアラルンプール国際空港
9	Vancouver International Airport	カナダのバンクーバー国際空港
10	Central Japan International Airport	日本中部国際空港



① 韓国仁川国際空港



② シンガポールのチャンギ国際空港



③ 香港国際空港



④ アムステルダムのスキポール空港



⑤ 中国北京国際空港



⑥ ドイツのミュンヘン国際空港



⑦ スイスのチューリッヒ空港



⑧ マレーシアクアラルンプール国際空港



⑨ カナダのバンクーバー国際空港



⑩ 日本中部国際空港



※ 国内外のサイン専門家グループの深層面接とアンケート内容

各国Gate(空港中心)サインデザインを確認した上、ご回答をお願いします。  
各質問ごとに、1位から3位まで選択をお願いします。

区分	アンケート質問	答弁(客観式)		
		1位	2位	3位
内容の 体系性	レイアウトの構成が最も優れたサインデザインは。			
	明示性(背景色と補助色の調和)が最も優れたサインデザインは。			
	注目性(人々の目を引く程度)が最も優れたサインデザインは。			
情報 伝達の 機能性	一番読みやすいサインデザインは。			
	書体デザインが最も優れたサインデザインは。			
	記号とピクトグラムが最も優れたサインデザインは。			
	情報伝達の機能が最も優れたサインデザインは。			
Identity	国、都市のイメージがよく表現されたサインデザインは。			

上記の各国Gate(空港中心)サインデザインとは別に、個人的意見としてご回答をお願いします。

区分	アンケート質問	答え(記述をお願いします)	
1	Gateサインデザインで一番似合う背景色と補助色はどんな色ですか。	背景色	補助色
2	Gateサインデザインで一番似合う背景色と書体色は何色ですか。	背景色	書体色
3	Gateサインデザインで最も似合うと思われる書体は。 (該当言語に表記をお願いします。)	日本語	
		韓国語	
		英語	
4	Gateサインデザインを表現するための重要要素を順番に述べる。(ex:ピクトグラム、フォント、記号、カラーなど)		
5	国、都市のイメージが表現されたサインデザインとデザインの一貫性が強調されたサインデザイン中、優先順位は。		
個人情報と専門分野		性別 ( ) , 年齢 ( )	
		職業 ( )	

후쿠오카, 부산의 Community Identity 신규 사인디자인 제안을 위한 조사3

본 조사는 일본 후쿠오카와 한국의 부산이 자매도시로서 향후 양도시의 Gate내 공동 사용 가능한 사인 디자인 제안을 위한 사전조사로써, 이용자 만족도 및 향후 개선점을 파악하여 신규 디자인 제안의 개선 방향을 찾고자 함에 그 목적을 두고 있습니다.

이 조사결과는 귀하께서 응답해 주신 자료를 통계적인 목적으로만 사용될 뿐 개인의 신상이나 응답 내용은 비밀이 철저히 보장됨을 약속드리오니 솔직하게 빠짐없이 답변해 주실 것을 부탁드립니다.

이 조사에 대하여 문의하실 사항이 있으시면 아래의 연락처로 연락 주시기 바랍니다.

2014 년 10 월

주관 : 동서대학교 사인디자인연구회 / 徐 漢 錫, Seo Han Sok  
Tel : + 82-10-6566-1233 / Fax : + 82-51-320-2127

일반사항

1. 귀하가 현재 살고 있는 지역은?  
\_\_\_\_\_국 \_\_\_\_\_시(도)
2. 귀하의 성별은?  
 ① 남자     ② 여자
3. 귀하의 연령대는?  
 ① 10대     ② 20대     ③ 30대  
 ④ 40대     ⑤ 50대     ⑥ 60대 이상
4. 귀하의 직업군은 무엇입니까?  
 ① 디자인 전문직     ② 일반인  
 ③ 외국인 \_\_\_\_\_국
6. 조사장소  
 일본 \_\_\_\_\_  
 한국 \_\_\_\_\_     기타 \_\_\_\_\_
7. 후쿠오카, 부산 양도시의 Gate 사인디자인의 제안에서 화살표 기호가 가장 적합한 것은 무엇이라고 생각하십니까?
- 8-11. 후쿠오카, 부산 양도시의 Gate 사인디자인의 제안에서 각 나라의 폰트(한국어, 영어, 일어, 중국어) 디자인 중 가장 적합한 것은 무엇이라고 생각하십니까?

7. 화살표기호

1. ISO (International Organization for Standardization)	2. JIS 일본공업규격 (Japanese Industrial Standards)
<ul style="list-style-type: none"> <li>- 독일 베를린테겔공항</li> <li>- 영국 런던 히드로공항</li> <li>- 미국 플로리다 델파공항</li> <li>- 오스트리아 비엔나공항</li> <li>- 캐나다 밴쿠버공항</li> <li>- 홍콩 첵랍콕공항</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- 미국 뉴욕 라과디아공항</li> <li>- 미국 디트로이트공항</li> <li>- 싱가포르 창이공항</li> <li>- 일본 나고야 중부공항</li> <li>- 일본 오사카 간사이공항</li> <li>- 일본 동경 나리타공항</li> </ul>
3. IATA 국제항공운송협회 (International Air Transport Association)	4. IATA 국제항공운송협회에서 제정한 화살표의 화살깃 끝부분을 직각으로 변형
<ul style="list-style-type: none"> <li>- 프랑스 파리 드골공항</li> <li>- 한국 인천공항</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- 독일 뒤셀도르프공항</li> <li>- 미국 워싱턴 주 시애틀공항</li> </ul>

- ①     ②     ③     ④



8. 한국어 폰트

	폰트	내용	폰트명
k-1	가1	가나다라마 대한민국 012345	seoul Namsan
k-2	가1	가나다라마 대한민국 012345	부산체
k-3	가1	가나다라마 대한민국 012345	Haan YGodic 230
k-4	가1	가나다라마 대한민국 012345	ahn 2006-8
k-5	가1	가나다라마 대한민국 012345	HY Myeongjo Extra
k-6	가1	가나다라마 대한민국 012345	Yoon YGO250
k-7	가1	가나다라마 대한민국 012345	YDITGO 360

- k-1     k-2     k-3     k-4  
 k-5     k-6     k-7

9. 영어 폰트

구분	폰트	내용	폰트명
e-1	A1	ABCDE abcde 012345	seoul Namsan
e-2	A1	ABCDE abcde 012345	Arial
e-3	A1	ABCDE abcde 012345	ahn 2006-8
e-4	A1	ABCDE abcde 012345	Times New Roman
e-5	A1	ABCDE abcde 012345	Helvetica
e-6	A1	ABCDE abcde 012345	Univers
e-7	A1	ABCDE abcde 012345	Frutiger

- e-1     e-2     e-3     e-4  
 e-5     e-6     e-7

10. 일본어 폰트

구분	폰트	내용	폰트명
j-1	日本	あいうえおかきくけこ アイウエオカキクケコ	MS Mincho
j-2	日本	あいうえおかきくけこ アイウエオカキクケコ	Kozuka Mincho Pr6N B
j-3	日本	あいうえおかきくけこ アイウエオカキクケコ	FZCu Song- B09 T
j-4	日本	あいうえおかきくけこ アイウエオカキクケコ	Nukamiso
j-5	日本	あいうえおかきくけこ アイウエオカキクケコ	MS Gothic
j-6	日本	あいうえおかきくけこ アイウエオカキクケコ	Kozuka Gothic Pro R
j-7	日本	あいうえおかきくけこ アイウエオカキクケコ	FZChao CuHel- M105

- j-1     j-2     j-3     j-4  
 j-5     j-6     j-7

11. 중국어 폰트

구분	폰트	내용	폰트명
c-1	中國	天地玄黃 宇宙洪荒 中國 012345	
c-2	中國	天地玄黃 宇宙洪荒 中國 012345	楷體
c-3	中國	天地玄黃 宇宙洪荒 中國 012345	宋體
c-4	中國	天地玄黃 宇宙洪荒 中國 012345	微軟 正黑體
c-5	中國	天地玄黃 宇宙洪荒 中國 012345	黑體
c-6	中國	天地玄黃 宇宙洪荒 中國 012345	微軟 雅黑
c-7	中國	天地玄黃 宇宙洪荒 中國 012345	黑體B

- c-1     c-2     c-3     c-4  
 c-5     c-6     c-7

## 福岡、釜山の Community Identity 新規サインデザイン提案のための調査3

こんにちは。  
九州産業大学 大学院 芸術研究科 造形表現専攻では、福岡市、釜山市のゲート（空港、旅客ターミナル、鉄道等）内での新規サインデザインの提案の為に、両国の専門家、一般人、外国人を対象に調査を行っています。

本調査は、日本福岡市と韓国釜山市が姉妹都市とし、今後地域ゲート内両方使用できるサインデザインを提案する為の事前調査です。  
応答して頂いた内容については、論文資料としての使用のみとし、他の目的での使用は一切ありませんので、ご心配なく回答して頂ければ、幸いです。本調査がアジア国及び、各地域（福岡市、釜山市）の発展の為に政策的な資料として活用出来るよう積極的に協力をお願い致します。有難うございます。  
本調査に関して、質問等がある場合は下記の連絡先にご連絡お願い致します。

2014 年 10 月

■ 主管：日本 九州産業大学 大学院(博士後期課程)芸術研究科 造形表現専攻  
徐 漢 錫, Seo Han Sok  
Tel: +82-10-6566-1233 / Fax: +82-51-320-2127

### 応答者一般概要

1. 現在お住まいはどこですか  
\_\_\_\_\_ 国 \_\_\_\_\_ 市(道)
2. 性別について  
 ① 男子  ② 女子
3. 年齢について  
 ① 10代  ② 20代  ③ 30代  
 ④ 40代  ⑤ 50代  ⑥ 60代以上
4. 職業について  
 ① デザイン専門職  ② 一般人  
 ③ 外国人 \_\_\_\_\_ 国
5. 調査場所  
 日本 \_\_\_\_\_  
 韓国 \_\_\_\_\_  その他 \_\_\_\_\_
6. 福岡、釜山両都市のゲートサインデザイン提案において最も適合だと思われる矢印記号について

### 7. 矢印記号

	
1. ISO 国際標準化機構 (International Organization for Standardization)	2. JIS 日本工業規格 (Japanese Industrial Standards)
- ドイツベルリン・テゲ空港 - イギリスロンドン・ヒースロー空港 - カナダ・バンクーバー空港 - 香港CHEK LAP KOK空港に適用	- アメリカニューヨーク・ラガーディア空港 - アメリカデトロイト空港 - シンガポールチャンギ空港 - 日本東京・成田空港に適用
	
3. IATA国際航空運送協会 (International Air Transport Association)	4. IATA国際航空運送協会にて制定した矢印のやがらを直角に変更
- フランスパリ・ドゴール空港 - 韓国仁川空港に適用	- ドイツデュッセルドルフ空港 - アメリカシアトル空港に適用

- 7~10. 福岡、釜山両都市ゲートサインデザイン提案において、最も適合だと思われる各国のフォント（韓国語、英語、日本語、中国語）デザインについて

①  ②  ③  ④

8. 韓国語フォント

区分	フォント	内容	フォント名
k-1	<b>가1</b>	가나다라마 대한민국 012345	seoul Namsan
k-2	<b>가1</b>	가나다라마 대한민국 012345	부산제
k-3	<b>가1</b>	가나다라마 대한민국 012345	Haan YGodric 230
k-4	<b>가1</b>	가나다라마 대한민국 012345	ahn 2006-8
k-5	<b>가1</b>	가나다라마 대한민국 012345	HY Myeongjo- Extra
k-6	<b>가1</b>	가나다라마 대한민국 012345	Yoon YG0250
k-7	<b>가1</b>	가나다라마 대한민국 012345	YDITGO 360

k-1  k-2  k-3  k-4  
 k-5  k-6  k-7

10. 日本語フォント

区分	フォント	内容	フォント名
j-1	<b>日本</b>	あいうえおかきくけこ アイウエオカキクケコ	MS Mincho
j-2	<b>日本</b>	あいうえおかきくけこ アイウエオカキクケコ	Kozuka Mincho Pro N B
j-3	<b>日本</b>	あいうえおかきくけこ アイウエオカキクケコ	FZCu Song- B09 T
j-4	<b>日本</b>	あいうえおかきくけこ アイウエオカキクケコ	Nukamiso
j-5	<b>日本</b>	あいうえおかきくけこ アイウエオカキクケコ	MS Gothic
j-6	<b>日本</b>	あいうえおかきくけこ アイウエオカキクケコ	Kozuka Gothic Pro R
j-7	<b>日本</b>	あいうえおかきくけこ アイウエオカキクケコ	FZChao CuHei- M105

j-1  j-2  j-3  j-4  
 j-5  j-6  j-7

9. 英語フォント

区分	フォント	内容	フォント名
e-1	<b>A1</b>	ABCDE abcde 012345	seoul Namsan
e-2	<b>A1</b>	ABCDE abcde 012345	Arial
e-3	<b>A1</b>	ABCDE abcde 012345	ahn 2006-8
e-4	<b>A1</b>	ABCDE abcde 012345	Times New Roman
e-5	<b>A1</b>	ABCDE abcde 012345	Helvetica
e-6	<b>A1</b>	ABCDE abcde 012345	Univers
e-7	<b>A1</b>	ABCDE abcde 012345	Frutiger

e-1  e-2  e-3  e-4  
 e-5  e-6  e-7

11. 中国語フォント

区分	フォント	内容	フォント名
c-1	<b>中國</b>	天地玄黄 宇宙洪荒 中國 012345	標體
c-2	<b>中國</b>	天地玄黄 宇宙洪荒 中國 012345	楷體
c-3	<b>中國</b>	天地玄黄 宇宙洪荒 中國 012345	宋體
c-4	<b>中國</b>	天地玄黄 宇宙洪荒 中國 012345	微軟 正體
c-5	<b>中國</b>	天地玄黄 宇宙洪荒 中國 012345	黑體
c-6	<b>中國</b>	天地玄黄 宇宙洪荒 中國 012345	微軟 雅黑
c-7	<b>中國</b>	天地玄黄 宇宙洪荒 中國 012345	黑體

c-1  c-2  c-3  c-4  
 c-5  c-6  c-7

4. 第 4 回アンケート調査 (韓国語、日本語)

**후쿠오카, 부산의 커뮤니티 아이덴티티 신규 사인디자인 제안을 위한 조사**

? 동서대학교 사인디자인연구회에서는 후쿠오카, 부산의 Gate내 신규 사인디자인 제안을 위한 조사를 실시하고 있습니다. 먼저 현 부산의 김해국제공항을 대신 할 미래 부산의 신공항내 사인디자인 제안을 위한 양 도시의 전문가, 일반인을 대상으로 다음과 같은 내용으로 조사하고자 합니다. 본 조사는 일본 후쿠오카와 한국의 부산이 자매도시로서 향후 지역 Gate내 공동 사용 가능한 사인디자인 제안을 위한 사전조사로써, 신규 디자인 제안의 개선 방향을 찾고자 함에 그 목적을 두고 있습니다. 이 조사결과는 귀하께서 응답해 주신 자료를 통계적인 목적으로만 사용될 뿐 개인 신상이나 응답 내용은 비밀이 철저히 보장됨을 약속드립니다. 이 조사에 대하여 문의하실 사항이 있으시면 아래의 연락처로 연락 주시기 바랍니다. 감사합니다.

2015 년 8 월

주관 : 동서대학교 사인디자인연구회, 담당자 : 서한석, Seo Han Sok  
Tel : + 82-51-320-1870, Fax : + 82-51-320-2674

● 사인디자인의 구성 요소

- 픽토그램 : 일본사인디자인협회 공식지정
- 화살표 기호 : JIS 일본 공업규격
- 타이포그래피 : 한국어, 일본어, 영어, 중국어 지원 유니버설 서체

● 신규 사인디자인의 적용 장소



< 김해국제공항 출국심사 사인디자인 >

● 조사장소 구분

(부산)	부산 김해국제공항 <input type="checkbox"/>
기타	

응답자의 일반사항

1. 귀하가 현재 살고 있는 지역은?

\_\_\_\_\_ 국 \_\_\_\_\_ 시(도)

2. 귀하의 성별은?

- ① 남자     ② 여자

3. 귀하의 연령대는?

- ① 10대     ② 20대     ③ 30대  
 ④ 40대     ⑤ 50대     ⑥ 60대 이상

4. 귀하의 직업군은 무엇입니까?

- ① 디자인 전문직     ② 사무.관리직  
 ③ 자영업     ④ 서비스직  
 ⑤ 교사.공무원     ⑥ 학생  
 ⑦ 기타(         )

## 1. 타이포그래피 선호도

1-1. 신규사인디자인내 적용 가능한 타이포그래피의 구성이 가장 적합한 것은 무엇이라고 생각하십니까?

1. K:YoonY GO 240, E:Helvetica B, J:MS Gothic, C:黑体

출국심사 Immigration 出国審査 出国审查

2. K:YoonY GO 250, E:Helvetica, J:MS Gothic, C:黑体

출국심사 Immigration 出国審査 出国审查

3. K:YDIT GO 350, E:Univers B, J:MS Gothic, C:黑体

출국심사 Immigration 出国審査 出国审查

4. K:HaanY Go 250, E:Univers, J:MS Gothic, C:黑体

출국심사 Immigration 出国審査 出国审查

5. K:YDIT GO 350, E:Frutiger B, J:KozukaGO, C:微软雅黑 B

출국심사 Immigration 出国審査 出国审查

6. K:YDIT GO 350, E:Frutiger B, J:KozukaGO, C:微软雅黑

출국심사 Immigration 出国審査 出国审查

①     ②     ③     ④     ⑤     ⑥

1-2. 한국어, 영어, 일본어, 중국어 서체가 공동 지원 가능한 유니버설 서체의 구성이 가장 적합한 것은 무엇이라고 생각하십니까?

1. K, E, J, C: UDF Noto Sans CJK KR D

출국심사 Immigration 出国審査 出国审查

2. K, E, J, C: UDF Noto Sans CJK KR M

출국심사 Immigration 出国審査 出国审查

3. K, E, J, C: UDF Noto Sans CJK KR B

출국심사 Immigration 出国審査 出国审查

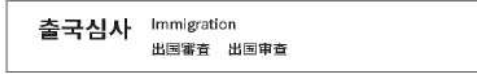
4. K, UDF Noto Sans CJK KR B, E, J, C: D

출국심사 Immigration 出国審査 出国审查

①     ②     ③     ④

1-3. 한국어 및 외국어 표기의 구성이 가장 적합한 것은 무엇이라고 생각하십니까?

1. K 30%, EJC 15%



2. K 30%, EJC 15%



3. K 40%, EJC 15%



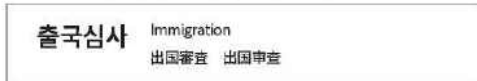
4. K 60%, EJC 15%



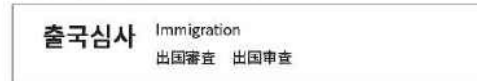
①     ②     ③     ④

1-4. 타이포그래피의 자간이 가장 적합한 것은 무엇이라고 생각하십니까?

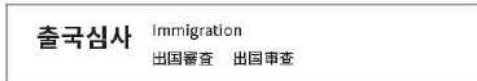
1. SP-30(Letter Spacing -30%)



2. SP0(Letter Spacing 0%)



3. SP30(Letter Spacing 30%)



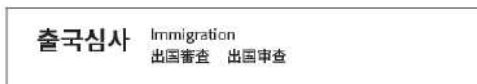
4. SP60(Letter Spacing 60%)



①     ②     ③     ④

1-5. 타이포그래피의 행간이 가장 적합한 것은 무엇이라고 생각하십니까?

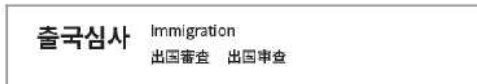
1. LE10(Leading 10pt)



2. LE11(Leading 11pt)



3. LE12(Leading 12pt)



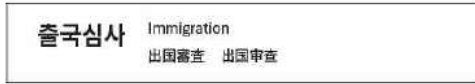
4. LE13(Leading 13pt)



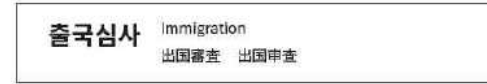
①     ②     ③     ④

1-6. 타이포그래피의장평이 가장 적합한 것은 무엇이라고 생각하십니까?

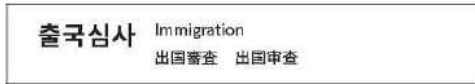
1. 長体 95%



2. 正本 100%



3. 平体 105%



4. 平体 110%



- ①     ②     ③     ④

2. 픽토그램

2-1. 픽토그램의 적용형태가 가장 적합한 것은 무엇이라고 생각하십니까?

1. PPL(Pictogram, Positive, Line)



2. PPX(Pictogram, Positive, LineX)



3. PRNL(Pictogram, Reverse, Nude, Line)



4. PRX(Pictogram, Reverse, LineX)



5. PPNX(Pictogram, Positive, Nude, LineX)



6. PRL(Pictogram, Reverse, Line)



- ①     ②     ③     ④     ⑤     ⑥

2-2. 픽토그램의 위치 및 사이즈 구성이 가장 적합한 것은 무엇이라고 생각하십니까?

1. LH3(Left, Hight 30%)



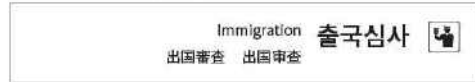
2. RH3(Right, Hight 30%)



3. LH4(Left, Hight 40%)



4. RH4(Right, Hight 40%)



5. LH6(Left, Hight 60%)



6. RH6(Right, Hight 60%)



- ①     ②     ③     ④     ⑤     ⑥



### 3. 색채구성

3. 신규 사인디자인의 Plate 및 서체의 색상으로 가장 적합한 것은 무엇이라고 생각하십니까?

1. B-파랑(C:100 M:60 Y:0 K:0)



2. B-파랑(C:100 M:60 Y:0 K:0)



3. B-파랑(C:100 M:60 Y:0 K:0)



4. B-파랑(C:100 M:60 Y:0 K:0)



5. PB-남색(C:100 M:90 Y:0 K:10)



6. PB-남색(C:100 M:90 Y:0 K:10)



7. PB-남색(C:100 M:90 Y:0 K:10)



8. PB-남색(C:100 M:90 Y:0 K:10)



9. W-흰색(C:0 M:0 Y:0 K:0)



10. W-흰색(C:0 M:0 Y:0 K:0)



11. W-흰색(C:0 M:0 Y:0 K:0)



12. W-흰색(C:0 M:0 Y:0 K:0)



13. B-검정(C:100 M:50 Y:0 K:100)



14. B-검정(C:100 M:50 Y:0 K:100)



15. Y-노랑(C:0 M:20 Y:100 K:0)



16. G-녹색(C:100 M:0 Y:100 K:30)



①     ②     ③     ④     ⑤

⑥     ⑦     ⑧

⑨     ⑩     ⑪     ⑫     ⑬

⑭     ⑮     ⑯

#### 4. 레이아웃

4. 신규 사인디자인의 제안에서 레이아웃이 가장 적합한 것은 무엇이라고 생각하십니까?

1. LH2,T2(Left, Hight 20%, Typography2段)



2. CH2, T1(Center, Hight 20% Typography1段)



3. LH2.5,T2(Left, Hight 25%, Typography2段)



4. LH3,T2(Left, Hight 30%, Typography2段)



5. LH3,T2(Left, Hight 30%, Typography2段)



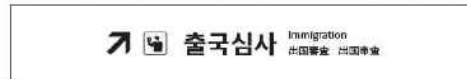
6. RH3,T3(Right, Hight 30%, Typography3段)



7. LH1,T3(Left, Hight 10%, Typography3段)



8. CH2, T2(Center, Hight 20% Typography2段)



9. LH2,T2(Left, Hight 20%, Typography2段)



10. RH2,T3(Right, Hight 20%, Typography3段)



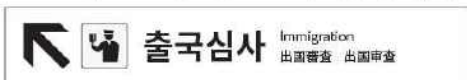
11. LH3,T2(Left, Hight 30%, Typography2段)



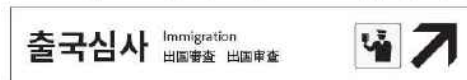
12. CH3, T3(Center, Hight 30% Typography3段)



13. LH4,T2(Left, Hight 40%, Typography2段)



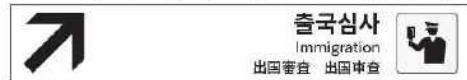
14. RH4, T2(Right, Hight 40% Typography2段)



15. LH3,T3(Left, Hight 30%, Typography3段)



16. RH3, T3(Right, Hight 30% Typography3段)



- ①     ②     ③     ④     ⑤     ⑥     ⑦     ⑧  
 ⑨     ⑩     ⑪     ⑫     ⑬     ⑭     ⑮     ⑯

## 5. 패선

5. 신규 사인디자인의 제안에서 패선의 적용여부 및 적용시 가장 적합한 것은 무엇이라고 생각하십니까?

1. HLX(Hair Line X)



2. HL0(Hair Line 1)



3. HLX(Hair Line 2)



4. HL0(Hair Line 3)



①     ②     ③     ④

## 福岡, 釜山のコミュニティ・アイデンティテ 新規サインデザイン提案のための調査

こんにちは。東西大学サインデザイン研究会では、福岡市、釜山市のゲート(空港、旅客ターミナル、鉄道等)内での新規サインデザインの提案の為に、両国の専門家、一般人、外国人を対象に調査を行っています。

本調査は、日本福岡市と韓国釜山市が姉妹都市とし、今後地域ゲート内両方使用できるサインデザインを提案する為の事前調査です。

応答して頂いた内容については、論文資料としての使用のみとし、他の目的での使用は一切ありませんので、ご心配なく回答して頂ければ、幸いです。本調査がアジア国及び、各地域(福岡市、釜山市)の発展の為に政策的な資料として活用出来るよう積極的に協力をお願い致します。有難うございます。

本調査に関して、質問等がある場合は下記の連絡先にご連絡お願い致します。

2015 年8月

主観： 東西大学サインデザイン研究会、担当者：徐 漢 錫、Seo Han Sok

Tel: +82-51-320-1870, Fax: +82-51-320-2674

### ●提案サインデザインの構成要素

- ピクトグラム: 日本サインデザイン協会公式指定
- 矢印記号: JIS日本工業規格
- タイポグラフィ: 韓国語、日本語、英語、中国語が支援可能なユニバーサル書体

### ●新規サインデザイン適用場所



<福岡国際空港出国審査のサイン位置(白抜き)>

### ●調査場所

日本 (福岡)	福岡国際空港□
その他	

### 回答者の一般概要

1. 貴方のお住まいはどこですか。

(国名) \_\_\_\_\_ 市(道)

2. 貴方の性別は。

①男子 ②女子

3. 貴方の年齢は。

① 10代 ② 20代 ③ 30代

④ 40代 ⑤ 50代 ⑥ 60代以上

4. 貴方の職業は何ですか。

①デザイン専門 ②事務・管理職

③自営業

④サービス職

⑤教師・公務員 ⑥学生

⑦その他 ( \_\_\_\_\_ )

1. タイポグラフィの好感度について

1-1. 新規サインデザインに適用されるタイポグラフィの構成です。この中構成が良いと思われるのは何ですか。

1. J:MS Gothic, E:Helvetica B, C:黒体, K:YoonY GO 240

出国審査 Immigration 出国審査 출국심사

2. J:MS Gothic, E:Helvetica, C:黒体, K:YoonY GO 250

出国審査 Immigration 出国審査 출국심사

3. J:MS Gothic, E:Univers B, C:黒体, K:YDIT GO 350

出国審査 Immigration 出国審査 출국심사

4. J:MS Gothic, E:Univers, C:黒体, K:HaanY Go 250

出国審査 Immigration 出国審査 출국심사

5. J:Kozuka GO, E:Frutiger B, C:微软雅黑B, K:YDIT GO 350

出国審査 Immigration 出国審査 출국심사

6. J:Kozuka GO, E:Frutiger B, C:微软雅黑, K:YDIT GO 350

出国審査 Immigration 出国審査 출국심사

① ② ③ ④ ⑤ ⑥

1-2. これは日本語、英語、中国語、韓国語の書体がすべて支援可能なユニバーサル書体の中で最も構成が良いと思われるのは何ですか。

1. J, E, C, K: UDF Noto Sans CJK KR D

出国審査 Immigration 出国審査 출국심사

2. J, E, C, K: UDF Noto Sans CJK KR M

出国審査 Immigration 出国審査 출국심사

3. J, E, C, K: UDF Noto Sans CJK KR B

出国審査 Immigration 出国審査 출국심사

4. J, UDF Noto Sans CJK KR B, E, C, K: D

出国審査 Immigration 出国審査 출국심사

① ② ③ ④

1-3. 日本語及び外国語表記の構成が最も良いと思われるのは何ですか。

1. J 30%, ECK 15%

**出国審査** Immigration  
出国審査 출국심사

2. J 30%, ECK 15%

**出国審査** Immigration  
出国審査 출국심사

3. J 40%, ECK 15%

**出国審査** Immigration  
出国審査 출국심사

4. J 60%, ECK 15%

**出国審査** Immigration  
出国審査 출국심사

① ② ③ ④

1-4. タイポグラフィの字間が最も良いと思われるのは何ですか。

1. SP-30(Letter Spacing -30%)

**出国審査** Immigration  
出国審査 출국심사

2. SP0(Letter Spacing 0%)

**出国審査** Immigration  
出国審査 출국심사

3. SP30(Letter Spacing 30%)

**出国審査** Immigration  
出国審査 출국심사

4. SP60(Letter Spacing 60%)

**出国審査** Immigration  
出国審査 출국심사

① ② ③ ④

1-5. タイポグラフィの行間が最も良いと思われるのは何ですか。

1. LE10(Leading 10pt)

**出国審査** Immigration  
出国審査 출국심사

2. LE11(Leading 11pt)

**出国審査** Immigration  
出国審査 출국심사

3. LE12(Leading 12pt)

**出国審査** Immigration  
出国審査 출국심사

4. LE13(Leading 13pt)

**出国審査** Immigration  
出国審査 출국심사

① ② ③ ④

2-2. ピクトグラムの位置及びサイズ構成が最も良いと思われるのは何ですか。

1. LH3(Left, Hight 30%)



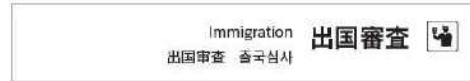
2. RH3(Right, Hight 30%)



3. LH4(Left, Hight 40%)



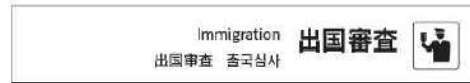
4. RH4(Right, Hight 40%)



5. LH6(Left, Hight 60%)



6. RH6(Right, Hight 60%)



① ② ③ ④ ⑤ ⑥

### 3. 色彩構成

3. 新規サインデザイン Plate (プレート) 及び書体の色彩として最も良いと思われるのは何ですか

1. BLUE(C:100 M:60 Y:0 K:0)



2. BLUE(C:100 M:60 Y:0 K:0)



3. BLUE(C:100 M:60 Y:0 K:0)



4. BLUE(C:100 M:60 Y:0 K:0)



5. PURPLE BLUE(C:100 M:90 Y:0 K:10)



6. PURPLE BLUE(C:100 M:90 Y:0 K:10)



7. PURPLE BLUE(C:100 M:90 Y:0 K:10)



8. PURPLE BLUE(C:100 M:90 Y:0 K:10)



9. W-흰색(C:0 M:0 Y:0 K:0)



10. W-흰색(C:0 M:0 Y:0 K:0)



11. WHITE(C:0 M:0 Y:0 K:0)



12. WHITE(C:0 M:0 Y:0 K:0)



13. BLACK(C:100 M:50 Y:0 K:100)



14. BLACK(C:100 M:50 Y:0 K:100)



15. YELLOW(C:0 M:20 Y:100 K:0)



16. GREEN(C:100 M:0 Y:100 K:30)



1 2 3 4 5 6 7 8

9 10 11 12 13 14 15 16



#### 4. レイアウト

4. 新規サインデザインの提案において、レイアウトが最も良いと思われるのは何ですか。

1. LH2,T2(Left, Hight 20%, Typography2段)



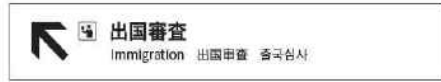
2. CH2, T1(Center, Hight 20% Typography1段)



3. LH2.5,T2(Left, Hight 25%, Typography2段)



4. LH3,T2(Left, Hight 30%, Typography2段)



5. LH3,T2(Left, Hight 30%, Typography2段)



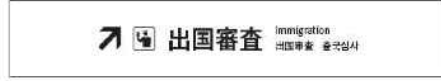
6. RH3,T3(Right, Hight 30%, Typography3段)



7. LH1,T3(Left, Hight 10%, Typography3段)



8. CH2, T2(Center, Hight 20% Typography2段)



9. LH2,T2(Left, Hight 20%, Typography2段)



10. RH2,T3(Right, Hight 20%, Typography3段)



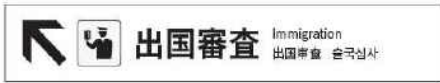
11. LH3,T2(Left, Hight 30%, Typography2段)



12. CH3, T3(Center, Hight 30% Typography3段)



13. LH4,T2(Left, Hight 40%, Typography2段)



14. RH4, T2(Right, Hight 40% Typography2段)



15. LH3,T3(Left, Hight 30%, Typography3段)



16. RH3, T3(Right, Hight 30% Typography3段)



①  ②  ③  ④  ⑤  ⑥  ⑦  ⑧

⑨  ⑩  ⑪  ⑫  ⑬  ⑭  ⑮  ⑯

## 5. 文字以外の形

5. 新規サインデザインの提案において文字以外の形の有無及び適用の際、最も良いと思われるのは何ですか。

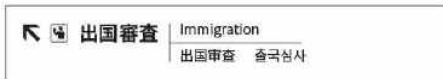
1. HLX(Hair Line X)



2. HL0(Hair Line 1)



3. HLX(Hair Line 2)



4. HL0(Hair Line 3)



① ② ③ ④

4. 韓国語、英語、日本語、中国語のユニバーサルデザインフォント書体例

1) Universal Design Font : Noto Sans CJK KR B(韓国語)

가나다라마바사  
아자차카타파하  
강개건게경고공  
박방배벽별봉북  
부락산상새샌셋  
성세션소속송수

0 1 2 3 4 5 6 7 8 9

.,( ) ! @ # \$ % ^ & \*

2) Universal Design Font : Noto Sans CJK KR B(アルファベット)

**A B C D E F G H I J K  
L M N O P Q R S T U  
V W X Y Z**

**a b c d e f g h i j k l m  
n o p q r s t u v w x y z**

**0 1 2 3 4 5 6 7 8 9**

**., ( ) ! @ # \$ % ^ & \***

3) Universal Design Font : Noto Sans CJK KR B(日本語)

あいうえお  
かきくけこ  
さしすせそ  
たちつてと  
なにぬねの  
はひふへほ  
まみむめも  
や ゆ よ  
ら り る れ ろ  
わ を う

アイウエオ  
カキクケコ  
サシスセソ  
タチツテト  
ナニヌネノ  
ハヒフヘホ  
マミムメモ  
ヤ ュ ヨ  
ラリルレロ  
ワ ヲ シ

山右雨円王  
音下火花貝  
学気九休玉  
金空出犬見  
手荷物受取  
稅関検査長  
航航空国際会  
到審査着線  
旅行代理銀  
外貨両替店

4) Universal Design Font : Noto Sans CJK KR B(中国語)

丿 ㄣ 讠 ㄣ 八  
人 尸 力 又 彳  
冂 冂 彳 彳 冂  
口 口 彳 彳 冂  
冂 夕 彳 扌 冂  
彳 彳 彳 彳 冂  
欠 手 马 心 火  
火 尸 巾 土 大  
小 口 口 方 女  
子



가나다라마바사  
아자차카타파하  
강개건게경고공  
박방배벽별봉북  
부락산상새샌셋  
성세션소속송수

0123456789

.,( ) ! @ # \$ % ^ & \*

6) Universal Design Font : Noto Sans CJK KR M(アルファベット)

A B C D E F G H I J K  
L M N O P Q R S T U  
V W X Y Z

a b c d e f g h i j k l m  
n o p q r s t u v w x y z

0 1 2 3 4 5 6 7 8 9

., ( ) ! @ # \$ % ^ & \*

あいうえお  
かきくけこ  
さしすせそ  
たちつてと  
なにぬねの  
はひふへほ  
まみむめも  
や ゆ よ  
ら り る れ ろ  
わ を う

ア イ ウ エ オ  
カ キ ク ケ コ  
サ シ ス セ ソ  
タ チ ツ テ ト  
ナ ニ ヌ ネ ノ  
ハ ヒ フ ヘ ホ  
マ ミ ム メ モ  
ヤ ュ ヨ  
ラ リ ル レ ロ  
ワ ヲ ャ

山右雨円王  
音下火花貝  
学気九休玉  
金空出犬見  
手荷物受取  
稅関検査長  
航航空国際会  
到審査着線  
旅行代理銀  
外貨両替店

丿 ㄣ 讠 ㄣ 八  
人 厂 力 又 彳  
冂 冂 彳 彳 冂  
冂 冂 彳 彳 冂  
冂 夕 彳 扌 冂  
彳 彳 彳 彳 冂  
欠 手 马 心 火  
火 尸 巾 土 大  
小 口 口 方 女  
子

福岡空港国際線出国から金海国際空港入国までの流れ



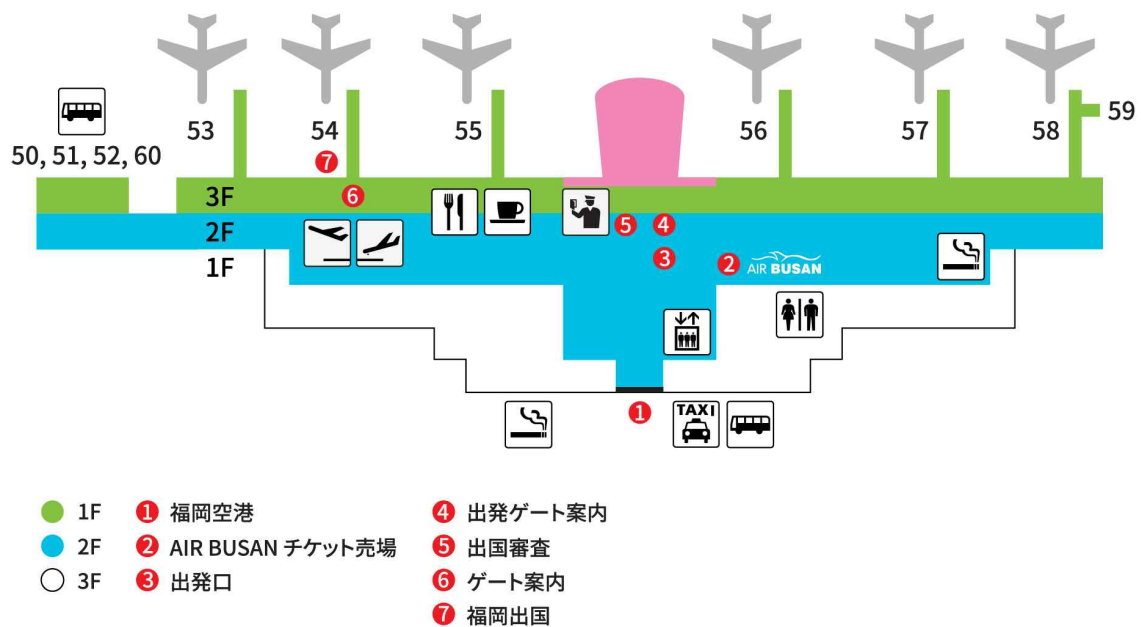
## 福岡空港国際線 INTERNATIONAL

## 김해국제공항 GIMHAE INTERNATIONAL AIRPORT

(図 1) 福岡空港国際線及び金海国際空港の様子

### 1. 福岡空港国際線配置図 (Fukuoka International Airport)

利用者が福岡から釜山へ出国する際の流れを図示したものである。各案内サインは、空港利用において重要だと思われる場所に配置を行った。サインは、チケットを発売するエアプサン売場、出発口、出発ゲート案内、出国審査と出国審査を経て出発まで待機を行うロビーのゲート案内である。



(図 2) 福岡空港国際線配置図



## 2. 福岡空港国際線出国手続き



(図 3) 既存福岡空港国際線で出国のための案内サイン

## 3. 福岡空港国際線出国流れ

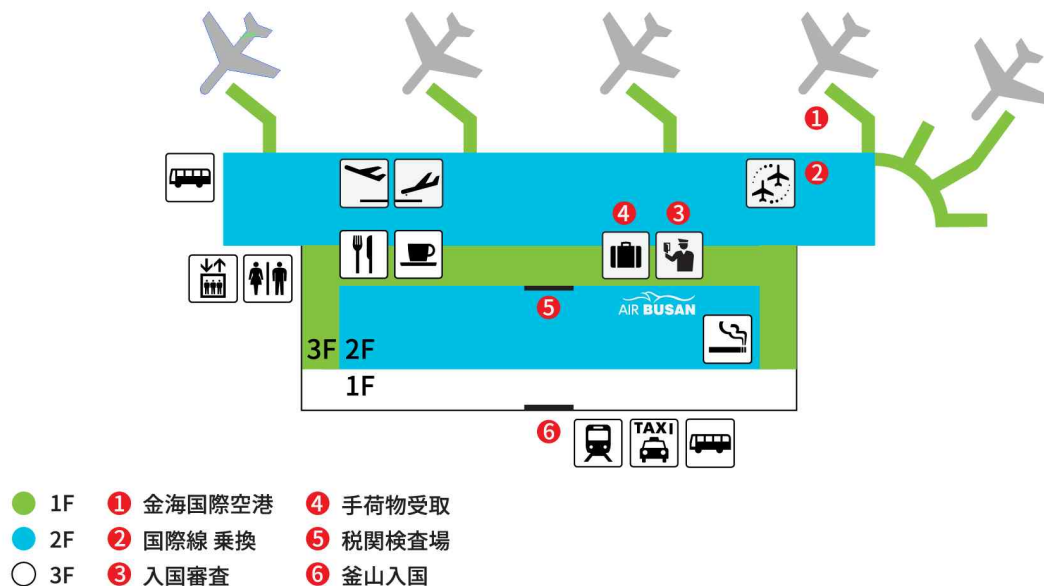
福岡空港国際線での出国審査は、福岡空港到着、チケット発売、出国審査などを済ませてから出国が可能となる。出国のための基本手続き及び案内サインは次の通りである。



(図 4) 福岡空港国際線出国流れ

#### 4. 金海国際空港配置図 (Gimhae International Airport)

利用者が福岡から釜山に到着してからの流れを図示したものである。各案内サインは、空港利用において重要だと思われる場所に配置を行った。サインは、国際線乗換、入国審査、手荷物受取、税関検査場を経て釜山入国である。



(図 5) 金海国際空港配置図

#### 5. 金海国際空港入国手続き



(図 6) 既存金海国際空港で入国のための案内サイン

## 6. 金海国際空港入国流れ

金海国際空港での入国審査は、飛行機到着後、検疫所、入国審査、税関検査場などを経て入国が可能となる。入国のための基本手続き及び案内サインは次の通りである。

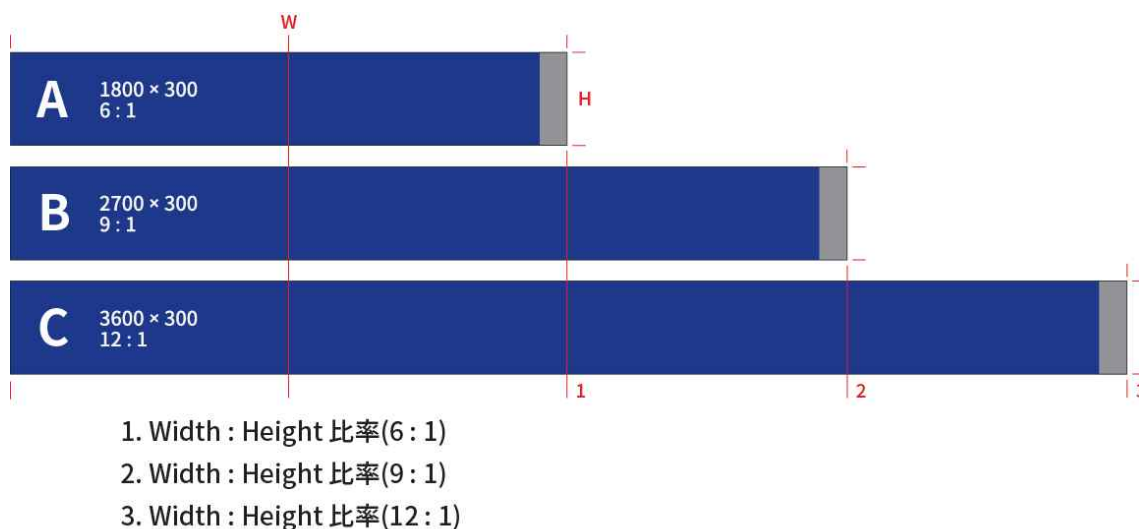


(图 7) 金海国際空港入国流れ

## 7. 新規サインデザインのモデル代案

サインデザインの横と縦比率は、A (6:1)、B (9:1)、C (12:1)の3種類を提案した。

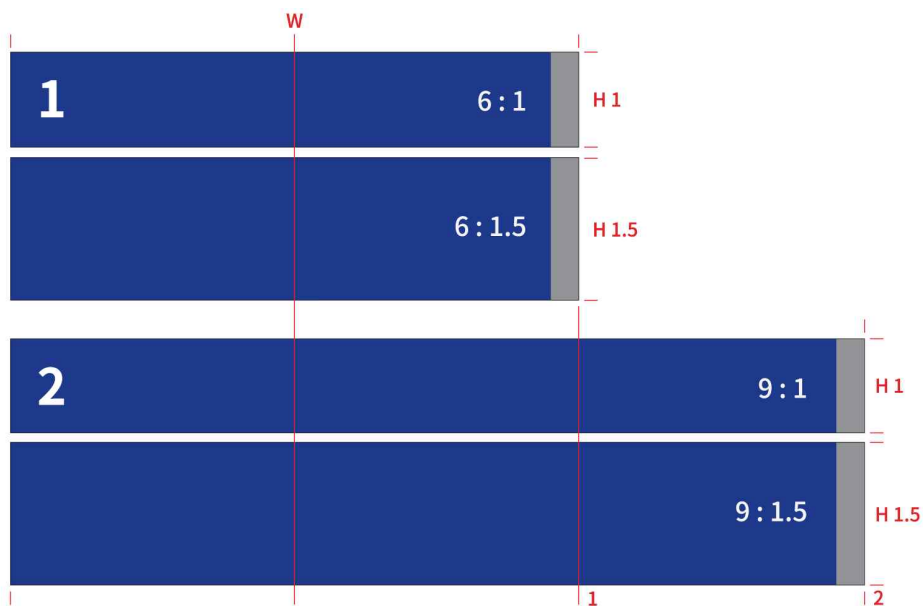
また、文書が長い場合は、縦を1.5とし調整を行う。その他比率とサイズを次のように提案する。しかし、実際においては、サインデザインの設置場所及び周辺環境との関係によってサイズ及び比率の調整が必要になると考えられる。



(図 8) サインデザインの横縦比率



(図 9) サインデザインの横縦比率に基づくサイン例



- 1. Width : Height 比率(6 : 1 / 6:1.5)
- 2. Width : Height 比率(9 : 1 / 9:1.5)

(図 10) 情報伝達要素が多い場合、サインデザインの横縦比率



(図 11) 情報伝達要素が多い場合、サインデザインの横縦比率に基づくサイン例

下記のサインイメージは、福岡空港国際線1階に設置されている既存のものである。限定されたサイズの中で、情報伝達要素が多く、日本語及び外国語表記において多少混雑している(図-12)。



(図 12) 福岡空港国際線の既存サイン様子

## 8. 多様なサインデザインの提案

アンケートの調査から得られた結果を踏まえて確立したデザイン原則を適応し提案を行った。基本サイズ内で一つのみの案内情報を入力し、利用者にとってわかりやすいサインとなるよう配慮した。日本語の場合、その他外国語との差別と強調のために書体を「黄」とした。

情報伝達要素が多い場合、基本サイズから縦の比率を1から1.5と調整した(図13)。

また、福岡空港国際線3階を例として、場所によって多様なサイズのサインデザインの提案も可能となる(図-14)、(図-15)。



(図13) プリンシプルに基づく多様なサインデザインの提案例



(図 14) 福岡空港国際線 3F の既存案内サインと提案サイン 1



(図 15) 福岡空港国際線 3F の既存案内サインと提案サイン 2



謝辭